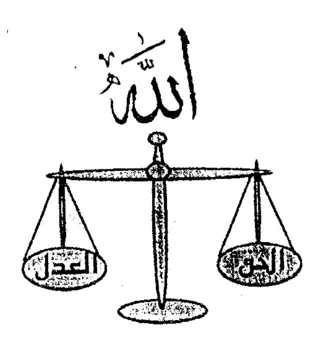
نشأة وتطور
القانون البحرى الرومانى



دكتور

عباس مبروك الغزيرى

مدرس بقسم فلسفة القانون وتاريخه

كلية الحقوق - جامعة المنوفية

الناشر

دار النهضة العربية

٢٠٠٠

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى :

.. الله الذى خلق السموات والأرض وأنزل من السماء ماء فأخرج به من الثمرات رزقاً لكم وسخر لكم الفلك لتجرى فى البحر بأمـــره وسخر لكم الأنهار..

صدق الله العظيم

ســورة ابراهيم

الآية رقم ٣٢

مقدمة

القانون البحرى قانون عتيق نبت في العصور القديمة منذ أن عرف الناس ركوب البحر ، وتطور على مر العصور إلى أن وصل إلينا بصورته الحالية . فهو يعد من أقدم فروع القانون على الإطلاق وأنه حافظ على نظم لا تزال تحتاج في تفسيرها إلى الرجوع إلى مصادرها التاريخية .

وترجع النشأة الأولى للقانون البحرى إلى الفينيقيين اللذين تركوا تاريخاً حافلاً في الملاحة والتجارة ، فقد سيطر الفينيقيون على البحر المتوسط وكانت لهم مستعمرات عديدة في نواحيه المختلفة أهمها المستعمرة التى أقاموها في جزيرة رودس ، وقد خلف لنا الفنيقيون نظام الرمى في البحر . ويتحصل هذا النظام في أن الربان إذا قام برمى البضاعة في البحر لتخفيف حمولة السفينة وإنقاذها من الخطر الذى يهددها كان لصاحب البضاعة الرجوع على الربان وباقي الشاحنين بالتعويض ، للمطالبة بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية . وهذا النظام هو أصل نظرية الخسارة البحرية المشتركة .

وترك لنا الأغريق نظاماً آخر هو فرض المخاطر الجسيمة ، ويتحصل في أن شخصاً يقوم بإقراض الربان بالمبلغ اللازم للرسالة البحرية حتى إذا وصلت السفينة سالمة إسترد المقرض مبلغ القرض وإشترك في الأرباح البحرية ، أما إذا غرقت السفينة ضاعت على المقرض نقوده ولم يكن له أن يطالب بشئ . والقرض البحرى هو أصل نظام التأمين البحرى (١).

(١) د/ علي البارودى - مبادئ القانون البحرى - الدار الجامعية سنة ١٩٨٨ ، ص ١٠ .

- ويجمع فقهاء العصر الحديث على أن الرومانيين لم يكن لهم دور أصيل في القانون البحري مثل الدور الذى قاموا به في تطوير القانون المدنى ، مستندين في ذلك إلي أنهم كانوا يعتبرون التجارة البحرية مهنة لا تليق بهم ويجب تركها للعبيد .

ومما يدعم موقف هؤلاء الفقهاء ، ما قاله الفقيه بارديسو من أنه « إذ أراد روميلوس Romulus أن يجعل من شعبة جنود بقدر عدد السكان فحرم على الرومانيين الأصلاء الإشتغال بالأعمال التجارية ولم يسمح بها إلا للعبيد » .

وما أقر به شيشرون Ciciron من أن التجارة تعتبر مدرسة للمكر والخداع وأن الهدف الوحيد للمشتغلين بها هو إستغلال المواطنين وقد أدى ذلك إلى عدم إهتمام الرومان بحماية الأشياء التى كانت تلقى على الشاطئ بسبب الغرق لأن التجارة كانت فى أيدى أجانب . ونظراً لأن الأجنبى كان ينظر إليه كعدو . فسكان السواحل كانوا يعتبرون أن كل ما أتت به الأمواج إلى الشاطئ هو صيد حسن ولم يتوانوا عن سرقة الحطام واستخدموا كثيراً من الوسائل لإغراق السفن (٢).

---

(١) pardessus " collection de lois maritismes anterieures au XVII le siécle . T . I . P . 53 .

(٢) د/ مصطفى محمد رجب - القانون البحرى الإسلامى - المكتب العربى الحديث - سنة ١٩٩٠ - ص ١٤٩ .

- ومع ذلك يرجع هؤلاء الفقهاء الفضل إلي الفقهاء الرومان في تقرير النيابة بين مجهز السفينة وربانها خروجاً على القواعد العامة في القانون الرومانى التى لا تجيز النيابة في العقود . فإذا تعاقد الربان مع الغير إنصرفت الإلتزامات الناشئة عن العقد إلى المجهز وجاز للغير الرجوع عليه مباشرة .

- وإذا صح ما أجمع عليه فقهاء العصر الحديث من عدم إهتمام الرومان بالقانون البحرى في فترة زمنية معينة إقتضتها ظروف معينة ، فإن هذا لا يصدق على كل فترات القانون الرومانى . فبعد أن تحول المجتمع الرومانى من مجتمع زراعى منغلق على نفسه إلى مجتمع صناعى ، وتجارى ، ومع إتساع رقعة الإمبراطورية الرومانية ، وتغلغلها في شمال حوض البحر الأبيض المتوسط ، وجدت نفسها أمام ضرورة ملحة في إستخدام الملاحة البحرية ، لنقل الغلال اللازمة لروما من دول الحوض ، ونقل الجنود إلى المناطق التى تحتلها . وأمام ذلك بدأت تفكر في صناعة السفن ، ومن ثم الدخول في الإستغلال التجارى ، نظراً لما يدره هذا المجال من ربح وفير .

وفي بداية الأمر كانت تعتمد في تنظيم الملاحة البحرية على القواعد التى تضمها مجموعة رودس البحرية . ولكن مع تطور تجارتها البحرية بدأت تفكر في وضع القواعد القانونية اللازمة لتنظيم هذا النوع من التجارة . والدليل علي ذلك أن موسوعة جستينان قد اشتملت على كتابين كاملين يحتويان على مجموعة من القواعد القانونية التى تنظم

التجارة البحرية من كافة جوانبها ، هما الكتاب الرابع عشر ، والتاسع عشر ، هذا بالإضافة إلى مجموعة من النصوص المتناثرة بين دفتي الموسوعة وتتعلق بالتجارة البحرية .

وإذا كان هناك إختلاف بين الفقهاء حول مصدر هذين الكتابين ، فإن هذا الإختلاف لا يقطع بعدم إهتمام الفقهاء الرومان بالقانون البحرى . فقد تعرض الفقهاء الرومان للعديد من الموضوعات الرئيسية التى تدخل في نطاقه ، مثل عقد النقل البحرى ، وأشخاص الملاحة البحرية ، والدعاوى المستخدمة في هذا المجال .

- وأمام هذا الغموض حول الدور الذى لعبه الفقهاء الرومان في وضع المبادئ والأسس اللازمة لتنظيم التجارة البحرية ، قد وقع إختيارى علي هذا الموضوع ، ليكون محلاً للبحث والنقاش للوقوف على حقيقة الدور الذى قام به الفقهاء الرومان في هذا المجال .

- *ولذلك سأعرض لهذا الموضوع من خلال فصول أربع : -*

الفصل الأول : التجارة والقانون البحرى الرومانى .

الفصل الثانى : عقد النقل البحرى .

الفصل الثالث : ربان السفينة .

الفصل الرابع : مستغل السفينة .

الفصل الأول

التجارة والقانون البحري الروماني

لقد كان الرومان ينظرون للتجاره خصوصا التجارة البحرية بنظره إحتقار ، وبالتالي فلم يكن القانون التجاري مشجعا للتجاره ، إذ يقول بارديسو [١] في أحد مؤلفاته « إذ أراد روميلوس « Rouulus » أن يجعل من شعبه جنود بقدر عدد السكان ، فحرم علي الوطنين الإشتغال بالاعمال التجاريه ولم يسمح بها إلا للعبيد ». وعلي ذلك فكانت الزراعة هي الحرفه المشرفة والتي إستحقت تشجيع المجتمع وواضعى القوانين .

وقد أشار مونتسكيو [٢] في كتابه روح القوانين إلي أن الرومانيين لم يمتهنوا التجاره كأمه تجارية منافسه لغيرها من الأمم . وإنما كان ينصب إهتمامهم علي التدريب العسكري ، وتشكيل الحكومات ، وحماية الإمبراطورية من الغزوات ، والعمل علي إتساع رقعة الإمبراطورية . ولهذا كانوا بعيدين تماما عن المضاربات التجارية »

– وأمام احتقار الرومانيين للتجاره البحرية ، يمكن القول بأنهم لا يملكون أي تنظيم للتجارة البحرية وهذا ما حثني علي بحث مجموعة من

---

(١) PARDESSUS " Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle , T.1. p. 53 .

(٢) MONTESQUIEU " Esprit des lois " - LIVXXI . CH. XIV , CH . 1è , CH . 2 .

النقاط التي يمكن أن توضع لصحة هذا القول من عدمه . وهذه النقاط هى :-

١- أساس التجارة البحرية الرومانية .

٢- تأثير التجاره البحرية علي القانون المدني الروماني .

وسوف أعرض لهذه النقاط من خلال المبحثين الآتيين :

المبحث الأول

أساس التجارة البحرية الرومانية

إن التجارة ، كما يقول مونتيسكيو [١] تخلص الشعوب من الآفكار الهدامه ، وتنشر العادات والطبائع الحسنه ، وتؤدي بطبيعتها إلي نشر السلام بين الأمم » .

ولما كان الرمانيون بعيدون عن الأخلاق الحسنه ، وغير محبين للسلم ، فكانوا يعتبرون التجاره البحرية تجارة غير مشروعه ، والربح الذي يجني من وراءها يتصف بعدم الشرعية . ولذلك كانوا يقومون بنشر الأفكار التي تقضي علي روح التجارة . فكانوا يرون فيها عملا مخالفاً لفضائلهم وللمبادئ الأساسية لمدينتهم ، كما أنها تهدم الأخلاق وتتناقض مع المجد الروماني . فالأمبراطوريه الرومانية تتعرض للخطر الفادح ، إذا ما فسدت فيها الأخلاق نتيجة للبزخ والترف الذي تحمله التجاره البحرية للأفراد ، ومن ثم تجعل من السهل التعدي علي حرماتهم المقدسه ، وفضائلهم المستقرة .

وإذا كانت الطبيعة نفسها تدفع الشعوب التي حباها الله بشواطئ بحرية إلي التجاره البحرية ، فإن روما لم تفلت من هذا القانون الطبيعي، فقد حباها الله بالشواطئ البحرية ، ولكن - كما يقول بارديسو [٢] - لم

(١) مونتيسكو - روح القوانين - الباب الثانى من الكتاب العشرين .

(٢) بارديسو - المرجع السابق - ص ٥٣ حيث يقول «لم يكن لدى الرومانيين وعى بتشييد السفن الا حينما أدركوا أن غزواتهم وفتحواتهم لن تحدث بدون عبور للبحار » .

تدفع هذه الشواطئ الرومانيين إلي حب العمل التجاري البحري أو تشييد السفن . وإنما دفعهم إلي ذلك الحرب فقط الذي ولدت لديهم فكرة الملاحة البحرية . فإلي أن غزت روما شبه الجزيرة الإيطالية ، وإسبانيا وهدمت قرطاجنه لم يكن لديها أي سفينة بحرية .

وقد إحتوي القانون الرماني للعديد من النصوص التي كانت تقف حجره عثرة أمام التجاره البحرية . فوفقا لقواعد القانون الروماني كانت تعتبر الأشياء الغارقه مملوكة لأول من يحوزها : « فالسفينة المتروكة في البحر أو الملقاة علي الشاطئ كانت تملك لأول من يحوزها. وأيضاً إذا ترك الطاقم السفينة في وسط البحر فيعتبر ذلك تركا لكل حقوق الملكية من جانب الملاك الشرعيين لها . وهذه القوانين ظلت مطبقة حتي نهاية عصر الإمبراطورية [١] - والذي بدأت تظهر فيه فكرة تشييد السفن ، وممارسة التجارة البحرية الرومانية .

وفي هذا الوقت كما يقول الأستاذ دوري « Duruy » [٢] ومع إتساع رقعة الإمبراطورية الرومانية ، والحاجة إلي تزويد العاصمة والمحاربين بالمؤن، والحاجة إلي تنفيذ الأعمال العامة مثل إقامة الطرق ، وشق قنوات المياه ، وتشييد المياه ، كل هذا دفعهم إلي ممارسة الأعمال التجارية ، ومنها الإستغلال البحري ، والذي أدي بدوره إلي تشييد السفن التي تستخدم في التجارة البحرية » .

---

(١) J.ROUGÉ "Organisation du commerce martime en méditerran-née sous l'Empire ROMAIN" . 1966 . p. 37 et s .

(٢) M.DURUY " Histoire des Romains" . T.2. p. 330 .

وعلي الرغم من ذلك فإن القانون الرماني قد حرم علي بعض مواطنيه ممارسة التجارة البحرية أو إمتلاك السفن . فقد منع المشرع الروماني ، بمقتضي قانون كلوديا تريبونشيا « Claudia Tribunicia » أعضاء مجلس الشيوخ الزماني « les senateurs » وأبناءهم من إمتلاك سفن تتجاوز حجم معين يقدر بثلاثة قوارير [١] وفي وقت لاحق حظر المشرع الروماني أي حاكم من الحكام الرمانيين أن يشييد سفينه في الإقليم الذي يتولي إدارته [٢] . وفي نهاية القانون الثالث من الكتاب الثلاثين من الباب الخامس من الموسوعة حَرِم المشرع الروماني أعضاء مجلس الشيوخ من الامتيازات التي يتمتع بها المواطنون العاديون الذين يقومون بتشييد السفن [٣] .

وأمام هذا الوضع إنقسم المجتمع الروماني إلى طائفتين : -

الأولي : - أعضاء مجلس الشيوخ ، وطبقة الأشراف ، وهؤلاء يجب عليهم ألا يفكروا إلا في المجد والأطماع السياسية .

الثانية : طبقة العامة من أفراد الشعب ، وهؤلاء يترك لهم مجال العمل في المضاربات التجاريه ، والتمتع بمزاياها الكبيره ، ومن ثم تحقيق رغباتهم من السلع الكماليه التي يرغبون في إقتناءها .

---

(١) Cuq " Les institutions juridiques des Romains , l"Ancien droit " . Paris . T.1. - p. 454 .

(٢) Loi 46/2. d . L . 49 . T . 14 .

(٣) Loi 3 . D . L . 30 . T . 5 .

والتحريم الوارد بهذا النص قاصر على السفن البحرية دون السفن الساحلية أو النهرية .

- وفي ظل الإمبراطور كلود « claude » أصبحت التجاره البحرية هي وسيلة اللاتنيين للتمتع بحق المواطنه .

فلكي يتمتع اللاتينى بحق المواطنة الرومانيه كان يجب عليه أن يشييد سفينه بحجم عشرين ألف وحده ، تستخدم لنقل الغلال إلي روما لمدة ست سنوات [١] .

وأمام الأرباح الكبيره التي كانت تحققها التجارة البحرية تراجعت غطرسة وكبرياء الطبقة الأرستقراطية الرومانيه وأصبحت التجارة البحرية لا تتعارض مع الشرف والعزه . ومن هنا بدأ التفكير في القواعد التي تنظم لهذا النوع من النشاط . وهذا ما نعرض له في المبحث الثاني .

---

(١) ACCARIAS " Précis de droit romain " 3è éd . Paris . 1879 . T.1 N° 64 .

المبحث الثاني

أثر التجارة علي القانون المدنى الرومانى

ظلت التجارة الداخلية والخارجية في روما لوقت طويل خاضعة للقانون الخاص الذي كان كافيا لتنظيم المعاملات التجارية . فالتجارة في ذلك الوقت كانت تعتمد علي عقود قانون الشعوب « Jus Gentium » والذى كان ينظم للعلاقات التجارية بين الرمانيين من مختلف الطبقات ، وفيما بينهم وبين غيرهم من الأجانب . ولكن قد تغير الوضع بعد أن أعتبر الرومانيون أنهم أسياداً للبحر الأبيض المتوسط، فالعلاقات التجارية بين الشعوب المهزومة والرمانيين تعددت ، وأصبح القانون المدني الروماني عاجزاً عن تنظيم الالتزامات التى تولدها الإحتياجات الجديدة . ومن ثم بات علي المشرع الروماني أن يقوم بإضافة التعديلات التي تتناسب مع التجارة البحرية ، إما بطريق الاستثناء من القانون المدني Jus civile ، وإما تحت عقود جديدة , وهذا ما حدث بالفعل حينما فتحت التجارة البحرية الطريق إلي إنشاء الدعوي المفيدة إستناداً إلي العدالة .

وعقد القرض البحري " Le Nauticum Foenus " الذي يعقده الربان لمصلحة السفينه ليس إلا عقد قرض تم تعديله وتحسينه ليتفق مع مصلحة التجارة البحرية .

- والتعديلات التي طرأت عليه تتركز أولاً في تحمل المقرض للأخطار التي تحدث للسفينة إلي أن تصل إلي المكان المبتغي سليمة

وذلك في نطاق عقد القرض البحري [١] ، بينما في عقد القرض العادى تقع الأخطار علي عاتق المقترض ، حيث أن هذا العقد كان يقتضي تسليماً ناقلاً للملكيه .

- بالإضافة إلي ذلك فإن الأطراف المتعاقدة كان يمكنهم الإتفاق علي فائدة معينه ، بالمخالفة لقواعد القانون المدني التي كانت تحظر تقاضي فوائد علي القروض . وكانت هذه الفوائد بدون حد أقصى إلي أن حدد سعرها جستنيان بحيث لا تتجاوز إثني عشره في المائة [٢] .

- كما أن تقرير الفوائد في عقد القرض البحري لم تكن في حاجة إلي تعهد رسمي وذلك خلافاً للقرض العادي الذي كان يتطلب القانون المدني بالنسبة لفوائده وجود تعهد رسمي بين المقرض والمقترض .

- وأخيراً فإن عقد القرض البحري كان يعد إستثناءاً من المبدأ الذي يقر بأن المدين لا يصبح حراً نتيجة لهلاك ماله حتي ولو كان إفلاسه نتيجة لحدوث قوة قاهرة .

- فاحتياجات التجارة البحرية كان لها تأثيرها علي القانون المدني الروماني ، إذ أن نتائجها كانت تلقي بظلالها علي هذا القانون وذلك من خلال حث المشرع الروماني علي تجديد قواعد القانون وتعديلها لكي تتفق مع الظروف المتغيرة للمجتمع الروماني وللتجارة البحرية .

(١) Loi 3 Dig . L. 22 . T. 2.

(٢) Loi 26 - 1 cod - L. 4 . T. 22 .

وعلي سبيل المثال نجد أن الأصل في القانون الروماني أنه لا نيابه في الوكاله ، ومقتضي ذلك الأصل أن جميع الحقوق والالتزامات التي تترتب علي العقود التي يعقدها الوكيل تنشأ في ذمته هو لا في ذمة الموكل . وهو بعد قيامه بتنفيذ إلتزاماته قبل المتعاقد الآخر وبعد حصوله منه علي حقوق الموكل يكون ملزما قبل هذا الموكل بحواله الحقوق الناشئة عن العقد إليه كما يكون له أن يطالبه برد ما أنفق من ماله في سبيل تنفيذ الوكاله [١] .

ونتيجة لمتطلبات التجارة البحرية فقد عدل البريتور الروماني هذا الوضع لمصلحة الغير الذي يتعاقد مع الوكيل (الشاحن) ، والذي يتعاقد في الغالب الأعم من الحالات بدون أن يكون لديه معلومات كافية عن الشخص الذي يتعاقد معه [٢] .

ففي بعض الأحيان يكون ربان السفينة الذي يتعاقد معه الشاحن علي نقل بضائعه إبن من أبناء الأسرة أو أحد العبيد موكل من قبل رب العائلة أو من قبل سيده لقيادة السفينة وإدارة إعمالها . فالابن الذي يدخل في ولاية رب الأسرة ليس له ذمة مالية ، ومن ثم لا يمكن الرجوع عليه بأى دعوي من الدعاوي . وكذلك العبد ليس له الحق في التعاقد نيابة عن سيده . فإذا لم يستطيع هذا الابن أو ذلك العبد من تنفيذ العقد وتسبب في خسارة لأحد الأغيار (الطرف المتعاقد معه) ، فإن

---

(١) د/ شفيق شحاتـــه – نظرية الإلتزامات فى القانون الرومانى – سنه ١٩٦٣ – مكتبه سيد عبد الله وهيه ، ص ١٧٢ ومابعدها .

(٢) Loi . 1 . pr. Dig - L. 14 - T. 1 .

الشاحن أو الغير يصبح بدون دعوي يستطيع بمقتضاها أن يرجع علي الإبن أو العبد أو علي رب الأسرة أو سيد العبد .

وأمام هذا الوضع الظالم للشاحن أو للغير الذي تعاقد مع الإبن أو العبد ، وتمشيا مع مقتضيات التجاره البحرية والبرية أنشأ المشرع الروماني دعوي التجارة البرية «l'action institoria » ودعوي التجارة البحرية «l'action Exorcitoria»[1] مستنداً في ذلك إلي قواعد الانصاف .

- وهناك العديد من القواعد القانونية الأخري التي تعالج التجاره البحرية قد أولجت إلي القانون المدني قبل نهاية عصر الإمبراطورية منها القواعد المتعلقة بتنظيم الخسارة البحرية الناتجة عن التصادم البحري ، والقواعد الخاصة بتنظيم عقد القرض البحري ، والقواعد الخاصة برمي البضاعة لإنقاذ السفينه والشحنه ، والقواعد الخاصة بالمساهمة أو المشاركة في الخسارة البحرية المشتركة [٢] .

وهذا مايدل في نهاية المطاف علي مدي التأثير التي أحدثته التجاره البحرية في قواعد القانون المدني ، ولكن يلوح في الأفق تساؤلاً يتعلق بمصدر هذه القواعد ؟ هل هي من صنع الفقهاء الرومان أم أن الفقهاء الرومان قد نقلوا هذه القواعد حرفيا من مجموعة رودس «le droit Rodien» ؟

---

(١) Loi .1 . Dig. - L. 14 . T. 3 et Loi . 1 . pr. Dig - L. 14 - T. 4 .

(٢) Loi . 13 / 1-2 . Dig - L. 19 - T. 2 , Loi - 31 - Loi 61 / 1 - Dig . L. 19 T. 2 , Loi . 29 / 2 - 3 - 4 - 5 L. 9 T. 2 , Loi 2 / 3 . Dig - L. 14 . T. 2 .

يقول أحد الفقهاء[١] أن قواعد قانون رودس قد إنتقلت إلي القانون الروماني في العصر اليوناني « la periode grecque » . ولكن تحديد التاريخ التي قد تمت فيه عمليه النقل يبدوا صعبا ً، وقابلاً للمجادله ، إذ أن وضع تاريخا محدداً لذلك يبدوا غير مقبولا . فعملية نقل القانون الروديني قد حدثت شيئا فشيئا تحت تأثير التجارة البحرية ، وتأثير العلاقات المتواترة بين الرمانيين والمدن البحرية اليونانية .

فالرومانيين كانوا يتبعون قواعد هذا القانون وفقاً لما تقتضيه تجارتهم البحرية .

- بينما يري دوري Duruy أن قواعد قانون رودس قد إمتزجت بالقانون الرماني منذ سنة ١٦٤ قبل العصر المسيحي ، وذلك خلال الحرب الثانية مع مقدونيا . ففي هذه الفترة حاول الرومانيون التوفيق بين قواعد هذا القانون وبين القانون الروماني [٢] . في حين أن أحد الفقهاء الألمان[٣] قد أقر بأن المزج بين مجموعة رودس والقانون الروماني حدث في عهد شيشرون Ciceron .

وإذا كان هناك تناقضاً بين هذه الآراء فإن مجموعة رودس ، في

---

(١) كوك - المرجع السابق - ص ٢٩ - إذ نجد أنه قد قسم التاريخ القانونى الرومانى إلى أربعة عصور - العصر الإيطالى ، العصر اليونانى - العصر الإقطاعى - العصر المسيحى .

(٢) DURUY " Histoire des Romains " . Paris , Hachette - 1879 - 1885 . T. 2 . p. 122 .

(٣) J. BARRERE "Des obligations , de l'armateur , du capitaine en droit Romain " - thèse - BORDEAUX - 1896 . p. 18 .

أواخر الإمبراطورية الرومانية لم تكن معروفة فقط للرومانيين وإنما كانت تطبق قواعدها في روما . ويكفي دليلاً علي ذلك وضع عنوان خاص لهذه المجموعة في موسوعه جستنيان « lege Rhodia de Jacta » وبالرجوع إلي القانون التاسع من هذا الباب الذي يحمل عنوان مجموعة رودس نجد أن أغسطس «Auguste» قد أقر بأن هذا التشريع يعتبر هو القاعدة التي تستخدم لحل المنازعات البحرية ، بشرط عدم وجود تناقض بينها وبين نصوص القانون الروماني . ففي عهد أغسطس تم الإستعانة بقواعد مجموعة رودس .

- وإذا كان القانون الروماني قد تأثر بمجموعة رودس فهل يعني هذا التأثر أن الرومانيين قد تبنوا قانون رودس في مجموعة ؟ أم فقط مجموعة من مبادئه ؟

يبدو أن القول بتبني الرومانيون لبعض مبادئه هو الحل الأقرب إلي المنطق وهو الذي يتفق مع عادات الرومانيون . وهذا ما يبدوا من تعبير الأستاذ كوك Cuq (١) الذي صرح من خلاله « بأن القانون الروماني قد تغير ، ولكن تغيراته لم تكن تعتمد علي إحلال قانون جديد مستمد من قوانين المواطنـــين الخاضعين لروما محل القانـــون القديم . فالرومانيين لا يتخلون بصفة مطلقة عن قانونهم الوطني ». وهذا ما يعني الاستعانة الجزئية بمجموعة رودس وفقا لمقتضيات تجارتهم البحرية .

---

(١) كوك - المرجع السابق - ص ٢١ .

كما أن الرومانيين يعتبرون مجموعة رودس بمثابة جزء من كل ، بمعني أنها تعتبر جزء من القواعد التي تساهم في تنظيم التجاره البحرية الرومانية ، ودليلهم علي ذلك أن القانون التاسع يقسم القانون الروديني إلي جزئين ، الأول ويشمل مجموعة النصوص التي تتفق مع القانون الروماني ، والثاني يشمل مجموعة النصوص التي تتناقض معه .

وفي هذا المجال قد لاحظ بارديسو [١] « pardessus » أن القانون الروماني لم يكن مشجعا للتجارة إلا أنه إفترض بأنه في عصر الجمهورية إستطاع الرومان أن يمارسوا التجاره بواسطة العبيد وفي خلال تلك الفترة إستخلص القضاه الرومانيون القوانين التجاريه التي كانت مطبقة في عهد اليونانين . ولكنه يعترف بأن هذا القول مجرد إفتراض شخصى من قبله لا يستند لأي وثيقة تاريخية .

ولم يقصد بارديسو بالقوانين التجارية التي كانت مطبقة في عهد اليونانيين ، مجموعة رودس الأولية « la loi Rhodienne promitive » إذ يري أن هناك بعض النصـوص التي تتناقض مع بعض الحلول المشار إليها في موسوعه جستنيان بإعتبارها مستعارة من مجموعة رودس .. ومن أمثلة ذلك ، القانون ١/٢ من الكتاب الرابع عشر - الباب الثاني من الموسوعة بالمقارنة مع الباب ٢٩، ٣١ ، ٣٢ ، ٣٣ ، ٣٨ ، ٤١ من الجزء الثالث من المجموعة والتي إستبعدت التفرقة بين الخسارة البحرية المشتركة ، والخسارة الفردية ، وجعلتها بين السفينة والشحنة وبين كل

(١) بارديسو - المرجع السابق - ص ٣٢٢٩ .

الشاحنين مفترضه وجود إتحاد بينهما في تحمل الأخطار ، وذلك بعكس القانون ٢/١ الذي ميز بين هذين النوعين من الخسارة .

وهناك تناقضاً بين القانون الخامس / الفقرة الأولي من الكتاب الرابع عشر - الباب الثاني من الموسوعة وبين الباب ١٠ ، ٢٧ ، ٣٣ ، ٤٠ من مجموعة رودس . وأيضاً بين القانون ٢/٣ من الكتاب الرابع عشر الباب الثاني من الموسوعة وبين الباب التاسع من المجموعة .

وهذا مايدل علي أن الرومانيون لم يتبنوا القانون الرودينى بكامله، وإنما تبنوا بعض قواعده التي تقتضيها التجاره البحرية الرومانيه . إذ أن هذا القانون في ظل هذه الفترة لم يكن مقننا وإنما كان عباره عن مجموعة من الأعراف البحرية السائدة في اليونان ، وهو ما يصعب معه القول بتبني الرومانيون لكل قواعده .

بالإضافة إلي ذلك ، فإن الرومانيون كانوا يميلون دائما إلي وضع الحلول العملية للمشاكل اليومية ولا يميلون إلي التجريد أو وضع نظريات قانونية عامة . وهذا ما يؤدي بحكم المنطق إلي القول بأن إستعانه الفقهاء الرومان بهذه المجموعة كان قد تم وفقاً لما تقتضيه الظروف، وكلما كانت قواعدها متفقة مع قواعد القانون الروماني .

الفصل الثاني

عقد النقل البحري

في القانون الروماني

يعد عقد النقل البحري في القانون الرماني من عقود حسن النية ، ومن ثم يقتضي من أطرافه تنفيذ الالتزامات الناتجة عنه وفقاً لمبدأ حسن النية .

وقد ثار الجدل حول تعريف هذا العقد بين الفقهاء الرومان وإنعكس ذلك علي تحديد طبيعة العقد والإلتزامات المتولده عنه . *ولذلك سنعرض لهذا العقد من خلال مبحثين .*

المبحث الأول : تعريف العقد وطبيعته .

المبحث الثاني : – الالتزامات المتولده عنه .

المبحث الأول

تعريف عقد النقل البحرى وطبيعته

أولاً : تعريفه :

يعرف هذا العقد بأنه إتفاق يعهد شخص بمقتضاه ببضاعة إلي الناقل أو الربان لنقلها إلي مكان معين مقابل الحصول علي أجره معينه

ويعرفه جوزيف باريير G. Barrere « بأنه التزام قانوني يتعهد بمقتضاه الناقل بحمل أشخاص أو بضاعه علي ظهر سفينته وتوصيلها إلي المكان المتبغي مقابل أجر معين » (١) .

وبهذا التعريف يعد عقد النقل من العقود الملزمه للطرفين ، وفي نفس الوقت من عقود المعارضه .

وإذا تطرقنا إلي عقد النقل البحري في القانون الروماني سنجد أن الفقهاء الرومان قد إهتموا بأطراف هذا العقد سواء كان مالك البضاعة المراد نقلها (الشاحن) أو المستغل « exercitor » أو الربان « magister navis » .

فالقانون ١/١٥ من موسوعة جستنيان يعرف المستغل بأنه الشخص الذي يملك السفينه أو ذلك الذي يستأجر سفينه معينه لمدة محدده يستخدمها في نقل بضائعه باعتباره تاجراً » (٢) .

---

(١) JOSEPH BARRERE " Des obligations de l'armateur - Du capitaine" en droit Roman , thèse . BORDEAUX . 1896 . p. 21 et s .

(٢) Paul Huvelin " Etudes d'histoire du droit commercial roamin" Sirey . 1929 . p. 89 - loi 1 / 12 Dig . L. 14 . T. 1 .

أما ربان السفينة كما عرفه أو لبيان [١] في القانون رقم ١/١ من الموسوعة هو « ذلك الشخص الذي يتولي إدارة السفينة باعتباره وكيلاً عن المالك ، وذلك في الحالات التي لا يكون هو نفسه مالكا للسفينة » [٢] .

وهنا يثور التساؤل عن العقد الذي ينظم العلاقة بين مالك السفينة والربان ؟

وفي هذا الصدد يري جوزيف بارير أن العقد الذي ينظم العلاقة بين مالك السفينة والربان هو عقد إيجار الخدمة « locatic operarum ». وهذا العقد يرتب نفس الآثار الذي يرتبها عقد الوكالة ، باستثناء فارق واحد بينهما هو أن عقد الوكالة بدون عوض بينما يعد عقد إيجار الخدمة من عقود المعاوضة . ومن ثم فإن الربان يعد وكيلاً عن مالك السفينة ، وملتزما بإدارتها وفقاً للحدود التي رسمها له المالك .

ثانياً : طبيعة عقد النقل البحرى فى القانون الرومانى :

يجمع الفقه الروماني علي أن عقد النقل البحري هو عقد إيجار . ولكن تكمن الصعوبة في نوعيه هذا الإيجار ، إذ أن شراح القانون الروماني يفرقون عادة بين ثلاثة أنواع رئيسية للإيجار : [٣]

---

(١) Loi 1 / 1. Dig - L.14 . T. 1 .

(٢) هيفلان - المرجع السابق - ص ٨٩ .

(٣) د/ محمود سلام زناتى «نظم القانون الرومانى» - دار النهضه العربيه - سنه ١٩٦٦ - ص ٢١٠ ومابعدها حيث تعرض لهذه الأنواع الثلاثه من الإيجار بالشرح مبينا أركانها والآثار التى ترتبها على عاتق أطرافها .

١- إيجار الأشياء « locatio Rei » : وهو العقد الذي بمقتضاه يتعهد شخص يسمي المؤجر locator بتمكين شخص آخر يسمي المستأجر « conductor » من الحصول علي منفعة شيئ لقاء أجره يتعهد هذا الأخير بدفعها إليه .

٢- : إيجار الخدمة (عقد العمل) « locatio operarum » وهو عقد يؤجر بمقتضاه عامل عمله لشخص آخر لقاء أجر .

٣- إيجار الصنعة أو المقاولة « locatio operis Faciendi » وهو عقد بمقتضاه يتعهد شخص عهد إليه بشئ بالقيام بعمل معين علي هذا الشيئ مقابل الحصول علي أجر معين .

فإلى أى نوع من هذه العقود ينتمى عقد النقل البحرى في القانون الرومانى ؟ هل يعد بمثابة عقد إيجار أشياء ، ومن ثم يتماثل مع عقد إيجار منزل للسكنى ؟ أم يعتبر من قبيل إيجار الصنعة بحيث ينصب إلتزام الربان علي آداء خدمة معينة للمتعاقدين مقابل الحصول على أجرة معينة ؟ أم يعتبر عقد إيجار خدمة ويخضع في تنفيذه لأحكام عقد العمل ؟ .

يري جوزيف باريير أنه يجب أن نستبعد الفرضية الأخيرة ، وهي اعتبار عقد النقل البحري بمثابة عقد إيجار خدمة ، حيث أن مضمونه يتناقض مع نصوص القانون الرومانى المنظمة لعقد إيجار الخدمة .

فإذا رجعنا إلي نصوص القوانين١١/٣- ١٣/١ , ٢ -٢٥/٧من

الموسوعة [١] نلاحظ أن الناقل يسمي دائما بالمستأجر conductor ويكون مسؤلاً بمقتضي دعوي الإيجار « l'action ex - locatio » أما إذا رجعنا إلي عقد إيجار الخدمة نلاحظ أن شراح القانون الروماني يطلقون لفظ المستأجر « conductor » علي المتعاقد الذي يقوم بدفع الأجره ، أما في عقد النقل البحري يطلق لفظ المستأجر conductor » علي الشخص الذي يقبض الأجره [٢] .

ومن ثم فإن عقد النقل البحري لا يمكن أن يكون عقد إيجار خدمه، وذلك فيما يتعلق بالرابطة بين الشاحن الناقل . أما فيما يتعلق بالرابطة بين مالك السفينة والربان - في الحالات التي لا يكون فيها الربان والمالك شخص واحد - وكذلك بين الربان وطاقم السفينة ، فإنه يعد من قبيل إيجار الخدمة [٣] .

وإذا طرحنا هذه الفرضية جانبا فإن الاختيار يظل قائماً بين عقد إيجار الصنعة locatio operis ، وبين عقد إيجار الأشياء la locatio Rei » ؟ إذ أن الاختيار بينهما يترتب عليه العديد من النتائج ، وبصفه خاصة في حالة عدم تنفيذ العقد أو مخالفة بند من بنوده من قبل الناقل . إذ يثور التساؤل عن الدعوي الذي يستطيع الشاحن الرجوع بمقتضاها علي الناقل ؟

---

(١) Loi . 11./3 - loi 13 / 1 - 2 - Loi 25 / 7. Dig - L. 19 . T. 2 .

(٢) جوزيف باربير - المرجع السابق - ص ٢٥ .

(٣) Loi 1 / 7. Dig - L. 14 . T. 1 .

فـــإذا إعتبـــرنا عقـــد النقل البحري من قبيل إيجارة الأشياء « la locatieo rei » فإن الشاحن يستطيع الرجوع علي الناقل بمقتضي دعوي الإستئجار « l'action conducti » [١] وإذا إعتبرناه عقد إيجار صنعة (عقد مقاوله) locatio operis ، فإن الشاحن يستطيع الرجوع علي الناقل بمقتضي دعوي الإيجار « l'action locati » .

ويري الأستاذ بارديسو Pardessus أن عقد النقل البحري يجمع بين هذين النوعين من الإيجار . وقد أسس رأيه هذا علي نصين من الموسوعة (Digeste) – في النص الأول [٢] ، وهو مقدمة القانون الثانى من الباب الثانى من الكتاب الرابع عشر –من موسوعة جستنيان – يري أن الربان يستطيع أن يرجع علي الشاحنين الذين أنقذت بضائعهم إما بدعوي الإستئجار « l'actionex conducto » وإما بدعوى الإيجار « l'actionex locato ».

وفى النص الثاني وهو القانون رقم ١/١ من الكتاب التاسع عشر – الباب الخامس يلاحظ أن هناك تردد في نص القانون ذاته حول العقد

---

(٤) دعوى الإستئجار "action ex conductieré" هى الدعوى الذى يرجع بمقتضاها المستأجر على المؤجر فى حالة عدم قيام هذا الأخير بتنفيذ التزاماته . وكانت تعطى هذه الدعوى لربان السفينه لكى يستطيع بمقتضاها أن يطالب أصحاب السلع التى أنقذت من الغرق أو التلف بتحمل نصيبهم فى الخساره . راجع د/ زناتى – المرجع السابق ، ص ٢٢٠ .

(٢) Loi 2 . per . D . L . 14 . T . 2 .

الذي يبـرم بين الربـان الشاحن ومـا إذا كـان عقـد إستئجار أم عقـد إيجار؟ [١] .

ويخلص هذا الفقيه من ذلك إلي أن عقد النقل البحري في القانون الروماني يعد من طبيعة مختلطة « un contrat mixte » إذ أنه يجمع بين هذين النوعـين من العقـود (عقـد إيجار الصنعه - عقـد إيجار الأشياء) .

ولكن يـرد علي ذلك بأن الفقهاء الرومانيين كانوا لا يميلون إلي هذه النوعيـه من العقـود (العقـود المختلطه) . وقد أورد جايوس [٢] مثالا يؤكد ذلـك فـي كتابـه النظـم يتعلق بإيجار الصنعة "Louage d'ouvrage" . حيث يتعهد أحد الصناع بصناعة خواتم ذهبية مع تقديم المواد الأولية من عنده ، وذلك لقاء أجر معين . فهذه الفرضية قريبة جداً من الفرضيه التي أشار إليها بارديسو . إذ أن هذه الحالة تتضمن لعقدين مختلطين : عقد بيع الذهب وعقد إيجار الصنعة . وقد وصف جايوس هذا العقد بأنه من طبيعة مختلطة . ووصفه بمبينوس Pomponius بأنه عقد بيع علي أساس أن خاصية البيع تعد هى الخاصية الأساسية والمسيطرة علي العقد برمته .

فالرومانيين يتجنبون دائما العقود ذات الطبيعة المختلطة . ولهذا فإن رأي بارديسو في طبيعة عقد النقل البحري باعتباره من طبيعة مختلطة لم يلقي قبولا لديهم .

---

(١) PARDESSUS " Collection des lois Maritimes anterieures au XVIIIè siècle , 1828 , 6 vol . T. 1- loi 1/1 - Dig - L. 19 - T.2 .

(٢) النظم لجايوس - الكتاب الثالث - فقره ١٤٦ .

- وإذا كان عقد النقل البحري لا يعد من قبيل عقد إيجار الأشياء، فهل يعد عقد إيجار صنعة « locatio opris » ؟

يري جوزيف باريير أن عقد النقل البحري في القانون الروماني يعد من قبيل إيجار الصنعة . ويبرر رأيه علي الوجه الآتي : -

١- إذا كان الشاحن le chargeur في هذا العقد هو الذي يتولي دفع الأجرة ، فإن إلتزام الناقل - سواء كان المالك أو الربان هو الذي يتولي نقل البضاعة إلي المكان المبتغي - يعد التزاما بتنفيذ عملية وليس إلتزاماً بآداء شيئ . ومن ثم فإننا نكون بصدد عقد إيجار صنعة (عقد مقاولة) وليس عقد إيجار أشياء . ولهذا فإن الناقل يستطيع أن يرجع علي الشاحن بدعوي الإستئجار l'action exconducto من أجل الحصول علي أجرة النقل . ويستطيع الشاحن أن يرجع علي الناقل بدعوي الإيجار « l'action ex locato » وذلك لحملة علي تنفيذ العقد . وهذا التكييف يتوافق مع فاتحة القانون رقم ٢ من الموسوعة - الكتاب الرابع عشر - الباب الثانى) .

٢- وإذا نظرنا إلي لفظ « conduxit » نجد أن الفقهاء الرومان يستخدمونه للدلاله علي الالتزام الذي يقع على عاتق الناقل أو الربان (١) وهذا ما يعد دليلا علي أن عقد النقل البحري هو عقد إيجار صنعة (عقد مقاولة) .

---

(١) Loi 1/5 - Dig - L. 14 . T. 1.

٣- إن عقد النقل البحري يعتبر من قبيل إيجار الأشياء ، إذا كان الأمر يتعلق بإيجار السفينه سواء بطاقمها أو بدونه دون التطرق لفكرة النقل . فعلي سبيل المثال إذا إتفق مالك السفن مع أحد الناقليين أو مع مقاول من مقاولي النقل البحري ، لتأجير عدة سفن أخري يستخدمها مع السفن المملوكة له في تجارته ، فإن الإيجار في هذه الحالة يعد من قبيل إيجار الأشياء .

٤- إن الشاحن ، بصفة عامة لا يعين السفينه ، نظراً لعدم وجود مصلحة له في ذلك . كل مايهم الشاحن هو نقل بضاعته علي أول سفينه تتجه إلى المكان المبتغي أو يعزي ببضاعته إلي الناقل الذي يتولي نقلها إلي المكان المبتغي علي أي سفينه من السفن المملوكة له . وهذا النوع من النقل البحري يظل في نطاق عقد المقاوله (عقد إيجار الصنعة) .

* - ولكن الصعوبة تثور حول طبيعة عقد النقل إذا كان تعيين السفينه يتم من قبل الشاحن وفقاً لحجم البضاعة المراد نقلها . حيث أن سلطات الناقل تكون محدده ومتمثله في تزويد الشاحن بالسفينه التي تتولي نقل البضاعة .

وهنا يري جوزيف باريير [١] أن هذا العقد هو عقد إيجار سفينة محددة « locatio mavis » . وهذا ما يعد علي قدر كبير من الأهمية سواء من حيث مسئولية الناقل أو تحديد التزاماته ، أو من حيث النتائج

(١) جوزيف باريير - المرجع السابق - ص ٢٩ .

التي تترتب علي خطأ أي من المتعاقدين .وعلي الرغم من أن هذا الفقيه قد أطلق علي هذا العقد إيجار سفينه ، إلا أنه يري أن هذا العقد يظل محتفظاً بطبيعه عقد الصنعة (المقاولة) .

أما فقهاء القانون الروماني يرون أن هذا العقد يعد من قبيل عقد إيجاره الأشياء ، ودليلهم علي ذلك الآتى : -

١ - ما قرره أولبيان من أن الشخص الذي يؤجر سفينة كاملة ، يمكن أن يطالب بما فقد أو تلف من بضاعته عن طريق دعوي الإستئجار « l'action cx conducto » وذلك إذا لم يكن فقد البضاعة أو تلفها ناتجاً عن قوة قاهرة أو حادث فجائي ، حيث أن الشاحن هنا يعد مستأجراً بالمفهوم السائد في عقد إيجار الأشياء « la locatio Rei »[(١)] .

٢- نص الفقرة الثانية من القانون العاشر ، من الباب الثانى من الكتاب الرابع عشر ، موسوعة جستينان والذى يقضى بأن الشاحن الذي يؤجر سفينة حمولة ٢٠٠٠ قارورة يجب عليه أن يدفع الأجرة المتفق عليها أياً كان عدد القوارير التي يتم شحنها علي السفينة .

فهذا النص يدل بوضوح علي أن العقد في مثل هذه الحالة يعد من قبيل إيجار الأشياء ، وأن الشاحن يماثل المستأجر الذي يؤجر منزلاً للسكني لمده محدده مقابل أجر معين . فهذا المستأجر بمجرد أن يتمكن من حيازه المنزل يكون ملزما بدفع الأجرة عن المده المتفق عليها سواء شغل المنزل طوال فترة الإيجار أو شغل المنزل جزء من المدة فقط .

---

(١) Loi 3/1 . d . L . 4 T . 9 .

فالشاحن باعتباره مستأجراً يستطيع أن يرجع علي مالك القوارير بمقتضي دعوي الإيجار « l'action ex locato » مثله في ذلك مثل ربان السفينه الذي يمكنه أن يرجع بهذه الدعوي علي الشاحن (مالك القوارير) . وهذا ما يعد دليلا علي أن العقد في هذه الحالة هو عقد إيجار أشياء .

٣- مقدمة القانون الثانى من الباب الثاني من الكتاب الرابع عشر من موسوعة جستنيان حيث يقارن بول Paul بين الشاحن الذي لا يؤجر السفينة بأكملها وهؤلاء الذين يؤجرون جزء معين من السفينة ، مقرراً لهم الحق في استخدام دعوي الاستئجار « l'action ex conducto » . وهذا ما يؤدي كما يقول الفقهاء الرومان إلي اعتبار العقد في هذه الحالة عقد إيجار أشياء « la locatier Rei »

– ويعلق جوزيف باريير [١] علي هذه النصوص بقوله أنها تشير إلي عقد إيجار السفينه « la locatio navis » والذي سبق لنا أن أطلقناه علي عقد النقل البحري في الحالة التي يتم تعيين السفينه فيها من قبل الشاحن سواءاً بحمولتها أو بتأجيرها كاملة بصرف النظر عن مقدار الحموله . وعقد إيجار السفينه هذا يعد من قبيل عقد إيجار الأشياء مثله في ذلك مثل عقد إيجار المنزل ، ويطبق عليه نفس القواعد القانونية التي تطبق علي هذا الأخير .

(١) جوزيف باريير – المرجع السابق – ص ٣١ .

ومن ثم فإنه يجب أن لا نبالغ في الأهمية العملية لهذه التفرقة . فالفقهاء الرومان إعتبروا عقد إيجار السفينة بمثابة عقد إيجار أشياء ، وينتج نفس آثاره حتي مع إحتفاظه ببعض خصائص عقد إيجار الصنعة « la locatio operis » .

– وفي الحقيقة فإن هذه النصوص علي الرغم من أنها قد أطلقت علي هذا النوع من العقود نفس الإسم الذي إستخدمناه (عقد إيجار سفينه) فإنها قد أرادت إضافة شيئ إلي هذا الإتفاق أكثر من عقد إيجار الأشياء . فعقد إيجار السفينه – بكل وسائله – لا يتضمن ، مثل عقد إيجار الأشياء أي إلتزام خاص بالشحنه ، ومن ثم فإن دعوي الإستئجار التي تستخدم عند الإخلال بالعقد ، قد لا تسعف الشاحن في تنفيذ الإلتزام التبعى الذي يتعلق بالشحنة أو حفظها ، حيث أن عقد إيجار الأشياء لا يشملها . وتلافيا لهذا الوضع يري الفقهاء الرومان [١] أن عقد إيجار الصنعة يمكن أن يؤدي نفس الدور التي تؤديه الإتفاقات الملحقه بالعقد الرئيسي التى ترتبط به . ومن ثم فإن عقد إيجار الصنعة يعد بمثابة إتفاق تابع لعقد إيجار السفينة ، ويمكن تنفيذه باسخدام نفس الدعوي التي تستخدم لتنفيذ العقد الرئيسى .

– وعلي وجه العموم – يقول جوزيف باريير – أنه إذا تجنبنا جانبا فكرة النقل ، وعقد إيجار الأشياء فإن عقد النقل البحري يمكن أن يدرك بطريقتين مختلفتين :–

---

(١) جوزيف باريير – المرجع السابق – ص ٣٣ .

الأولى : وهي الحالة الغالبة : إذا سلم الشاحن البضاعة إلي الناقل أو الربان لنقلها إلي المكان المبتغي فإن هذا العقد يعد بمثابه عقد إيجار صنعة (عقد مقاولة - locatio operis »

الثانية : - إنه إذا أجر الشاحن السفينة بأكملها أو حددها بأي طريقة كانت فإن هذا العقد يعد عقد إيجار سفينة . وهذه الحالة قد إعتبرها الفقهاء الرومان بمثابة عقد إيجار أشياء ، ينتج في نفس الوقت نفس الآثار الذي ينتجها عقد إيجار الصنعة وذلك بفضل نظرية الإتفاقات الملحقة .« la thoirié des pactes adjoints » .

وكأثر لهذه التفرقة ، فإن الشاحن يكون له حق إستخدام دعوي الإيجار في الحالة الأولي ودعوي الإستئجار في الحالة الثانية .

- وإذا كانت هذه التفرقة بين هذين النوعين من النقل تستقيم من الناحية النظرية ، فإنها تثير العديد من المشاكل من الناحية العمليه . إذ كيف يمكن للقاضي أن يدرك ما إذا كان الشاحن قد خصص السفينة التي تتولي نقل البضاعة أم أنه قد سلم البضاعة للناقل أو الربان ليتولي نقلها إلي المكان المبتغي ؟ وكيف يفصل القاضي فيما إذا كان عقد النقل، هو عقد إيجار صنعه أم عقد ايجار سفينة ، بدون أن يقع في الخطأ ؟ [1] وكيف يمكن للشاحن أن يستخدم دعوي الإيجار أو الاستئجار، وهو مطمئن ؟ إذ أنه إذا ارتكب خطأ في استخدام أي من الدعويين ،

---

(١) جوزيف باريير - المرجع السابق - ص ٣٤ .

فإنه يفقد دعواه ، ويحرم في نفس الوقت من استخدام الدعوى الأخرى [١] .

- وكأثر لذلك يبدوا من الصعوبة بمكان تحديد طبيعة العقد الذي يبرم بين الشاحن والربان وذلك في القانون الروماني ، إذ أن روما لم تكن تعرف تحرير التصرف ، أيا كان نوعه بين المتعاقدين . كما أن الرومانيين لم تكن تتوافر لديهم أي فكرة عن مشارطه السفن « la cherte - partie » أوسند الشحن « la connaissement » .

فإذا فرض ، علي سبيل المثال ، أن بريموس « Primus » أراد شحن بضاعته علي سفينه ما لنقلها إلي ميناء معين ، فإنه في حاله عدم وجود اتفاق يسمح باعتبار بريموس مستأجراً للسفينه ، فإنه يصبح بمثابه مستأجراً لخدمات الربان . وفي هذه الحالة إذا إعبرناه الشاحن الوحيد للسفينة نظراً لأن بضائعة شغلت السفينة بأكملها ، فهل يعتبر أنه قد إستأجر السفينه أم أنه إستأجر خدمات الربان ؟ وبمعني آخر هل يعتبر الإتفاق القائم بينهما إيجار سفينة أم إيجار صنعة ؟ ومن ثم ما هي نوعية الدعوي التي يمكن للشاحن أن يستخدمها في مواجهة الربان ؟

هل يمكن أن يستخدم دعوي الايجار أو دعوي الاستئجار ؟

فهنا نظراً لصعوبة تكييف العقد الذي يربط بين الشاحن والربان ، فإن الشاحن يمكنه أن يستخدم دعوي العقد الذي يتماثل معه أو يمكن قياسه عليه . ولكن تظل الصعوبة قائمة فيما يتعلق بهذا القياس أو التماثل ، حيث لا توجد أسس يمكن الاستناد إليها في هذه الحالة .

(١) النظم الجايوس ٤ - ١٠٨ .

- وأمام هذه الصعوبة حاول لابيون Labeon أن يجد لها مخرجا . وذلك بإنشاءه لدعوي جديدة أطلق عليها الدعوي ذات الديباجه « l'action praescriptis verbis »[١] وقرر إستعمالها بصدد العقود التي لا يمكن الوقوف علي طبيعتها . ومن ثم فإنه في الحالات التي يصعب فيها تحديد طبيعة عقد النقل البحري وما إذا كان العقد الذي يربط بين الناقل والشاحن عقد إيجار أشياء أم عقد إيجار صنعة ؟ فإن الناقل والشاحن يمكنهما أن يستخدما هذه الدعوي لحماية تنفيذ العقد ، ودفع الأجره المستحقة [٢] .

من كل ما سبق نستطيع القول بأن الفقهاء الرومان لم يتفقوا حول تحديد طبيعة عقد النقل البحرى ، إذ رأى أحدهما أنه يجمع بين إيجار الأشياء وإيجار الصنعة مستنداً فى رأيه إلى مجموعة من النصوص التى إحتوتها مدونة جستنيان ، وأعتبره من طبيعة مختلطة . بينما يرى أحد الفقهاء المعاصرين أن عقد النقل البحرى في القانون الرومانى يعد من قبيل إيجار الصنعة .

---

(١) Loi 2 / 47 - Dig - L. 1 . T. 2.

الدعوى ذات الديباجه هى الدعوى التى تهدف إلى تنفيذ العقد . فبمقتضى هذه الدعوى يستطيع الطرف الذى نفذ الإتفاق مطالب الطرف الآخر بالتنفيذ ، وإذا أصر الطرف الآخر على عدم التنفيذ ، فإن الطرف الأول يستطيع أن يجبره على التنفيذ بمقتضى هذه الدعوى وذلك بحصوله على تعويض يعادل الفائده التى كانت تعود على منفذ الإتفاق لو تم تنفيذ الإتفاق المقابل . لمزيد من التفاصيل حول هذه الدعوى إنظر د/ محمود سلام زناتى - المرجع السابق - ص ٢٦٣ ومابعدها .

(٢) Loi 5/2 - Dig - L. 19 - T. 5.

وإذا كان عقد النقل البحرى يتضمن تعيين السفينة من قبل الشاحن وفقاً لحجمها فإن العقد في هذه الحالة يعد من قبيل إيجار الأشياء بينما يرى البعض منهم أنه يعد بمثابة عقد إيجار صنعه مرتبط بعقد إيجار السفينة ومن ثم يعد بمثابة إتفاق تابع له ، ويخضع في تنفيذه لنفس قواعد تنفيذ عقد إيجار السفينة .

ولذلك يبدو ا صعباً وضع تكييفاً معيناً لعقد النقل البحرى في القانون الرومانى نظراً لاختلاف مضمونه من حالة إلى أخرى وفقاً للعلاقة التى تربط بين الأطراف المتعاقدة وما إذا كان العقد ينصب على عملية نقل البضاعة إلى مكان معين أم ينصب على إيجار السفينة ذاتها بصرف النظر عن البضاعة التى تنقلها السفينة ، وما إذا كان عقد الإيجار فى الحالة الأخيرة يتضمن السفينة فقط أم السفينة بطاقهما ؟ .

المبحث الثانى

الالتزامات الناتجة عن عقد النقل البحرى

يعد عقد النقل البحري سواء كان عقد ايجار أشياء أو عقد ايجار صنعة من قبيل عقود حسن النية في القانون الروماني . ولذلك يجب أن ينفذ وفقا للقاعدة الواردة بالفقرة الخامسة من الباب الرابع والعشرين من الكتاب الثالث والتي تلزم المستأجر بتنفيذ شروط العقد بكل دقة ، وفي حالة عدم استيفاء العقد كل ما ينبغي من الشروط فعلية تنفيذه علي الوجه الذي يتفق مع حسن المعاملة ومقتضيات العدالة [١].. الخ . فالتزام الربان يتمثل في توصيل البضاعة إلي المكان المبتغي سليمه ، بينما يتمثل التزام الشاحن في دفع قيمة الأجرة في المكان والميعاد المتفق عليه .

ولكن ماذا يحدث إذا لم ينفذ الربان التزامه علي الوجه الأكمل ؟

والإجابة علي هذا التساؤل تتوقف علي السبب الذي منع الربان من القيام بتنفيذ التزامه سواء كان هذا السبب يتمثل في حدوث ظرف طارئ أو قوة قاهرة ، أو حدوث خطأ أو غش من جانبه . ولهذا سنعرض لهذه الأسباب تباعاً .

---

(١) مدونة جستنيان – ترجمة / عبد العزيز فهمى – ص ٢١٣ .

أولاً : القوة القاهرة والحادث الفجائى :

وهذه الحالة تفترض أن البضاعة المراد نقلها إلي مكان محدد قد هلكت بسبب حدوث ظرف طارئ أو قوة قاهرة أثناء الرحلة ، مما يثير التساؤل عن مسئولية الربان في هذه الحالة ؟ .

إن البضاعة التالفة بسبب الحادث الفجائى أو القوة القاهرة هي التي تحدث بفعل قوانين الطبيعة والتي لا يستطيع الإنسان منع حدوثها. إلا أن الاختلاف بين الحادث الفجائي والقوة القاهرة يكمن في أن الأول يمكن أن يحدث بفعل الإنسان كما في حالة حدوث تعدي أو سرقه للبضاعة من قبل المحاربين . وهذه الحالة قد أشار إليها جستنيان في مدونته (١) ، إذ يفرق بين عارية الإستعمال وعارية الاستهلاك . فالمستعير في عاريه الإستهلاك يكون مسئولا عن هلاك الشيئ الذي يحدث بفعل الحادث الفجائي كالحرق والهدم والغرق وهجمات اللصوص .

أما في عارية الاستعمال فإن المستعير يكون ملتزما ببذل العناية التامة ، ولا يعفيه من هذه المسئولية ما يأتيه عادة من العناية في المحافظة علي أمواله الخاصه ، متي كانت سلامة الشيئ ممكن تحققها لو أنه كان في يد شخص أكثر تيقظاً واعتناءاً . وعلي الرغم من ذلك فإنه لا يسأل عن هلاك الشيئ بقوة قاهره أو حادث فجائي طالما أنه لم يكن له يد في حدوثها .

(١) مدونه جستنيان - الكتاب الثالث ، الباب الرابع عشر - الفقرة الثانية - ترجمة عبد العزيز فهمى ، ص ٢٠٥ .

وبتطبيق هذا النص علي الربان ينتج الآتي : -

أ - إذا كان الربان قد تسلم البضاعة مع الالتزام بنقلها وتسليمها في المكان المتفق عليه بالحالة التي تسلمها عليها ، فإنه يعد مسؤلا في هذه الحالة عن أي تلف يحدث للبضاعة ولو كان بفعل القوة القاهره أو الحادث الفجائي . إذ أن الرومانيين قد افترضوا وجود اتفاق ضمني بين الشاحن والربان علي ذلك طالما أنه قد قبل نقل البضاعة بهذا النوع من الضمان [١] .

ب - إذا كان هناك تعهد بالحراسة « Receptum » من قبل الربان بحيث يتولي استلام البضاعة من الشاحن لنقلها أو الاحتفاظ بها إلي حين قيام أصحابها باستردادها ، فإنه يعد مسؤلا في هذه الحالة عن الهلاك أو التلف الذي يحدث للبضاعة دون حاجة إلي إثبات وقوع خطأ من جانبه . ومن ثم فإنه يسأل مثلاً عن سرقة البضاعة ولو لم يكن هناك خطأ يعزي إليه ولا يعفيه من المسؤليه في هذه الحالة إلا القوة القاهرة كغرق السفينة [٢] . وهذا ما يعد علي خلاف قواعد المسؤلية الناتجة عن عقد الإيجار أو عقد الوديعة

---

(١) بارديسو - المرجع السابق - الجزء الأول - ص ٧٢ ، ٧٣ .

(٢) Loi - 5 - dig . L. 4 T. 9 .

وأيضاً / محمود سلام زناتي - المرجع السابق - ص ٢٦٢ .

الوديعـــة الـــذي يجـــب أن تطبق في هذه الحـالة وفـقـا لنـــوع العقد [١] .

جـ- وإذا تجنبنا الحالتين السابقتين ، فإن المبدأ الذي يحكم مسؤليه الربان قد أورده جستنيان [٢] في القـانون السـادس من التـقنين الرابع ، الفقـرة الرابعـة والعشرين ، والقانون الثـامن والعشـرين من التـقنين الرابع ، الفقرة الخامسة والستين ، ويتضمن عدم مسؤليه الربان عن هلاك البـضـاعـة الذي يحـدث بسـبب حـادثــــة من الحـوادث التي نطلــــق عليــهـــا في العـصـــر الحـديث الأخطار البـحـرية «Fortune de mer» وقـد أعـاد جستنيـان [٣] النـص علـى هذه القـاعـدة ، واعـتبر إعـفـاءه من المسؤلية بسبب الحادث الفجائي أو القوة القاهرة بمثابة استثناء من المبادئ العـامة التي تطبق في هذا الصدد (la custodia) أما إذا كانت هذه الأخطار البحرية ، التي تعد بمثابة حوادث فجائية قد حدثت نتيجة لخطأ من الربان ، أو عدم مراعاة الإرشادات البحرية كما لو دخل نهرا بدون أن يكون

---

(١) إن هذه المسئولية المشددة للناقل فى عقد النقل البحرى فى القانون الرومانى تعد من خلق البريتور وذلك إستجابة لمقتضيات المصلحة العامة ، التى كانت تقتضى من الناقل بحكم مهنته أن يحافظ على البضاعة المسلمة إليه ويبذل فى ذلك أقصى عناية . وهذا ما يفرض عليه تحمل الخسارة الناتجة حتى فى حالة الحادث الفجائى أو الظرف الطارئ . وقد أطلق البريتور على هذا الألتزام الذى يقع عاتق الناقل الالتزام بالحراسة la custodia - إنظر فى ذلك :
ACCARIAS : " Precis de droit romain " 3è éd . paris . 1879 T. 2 . p. 64 . N°1 .

(٢) Loi 6 / 24 - Loi 28 / 65 - cod - L.4.

(٣) Loi 3/1 - Dig - L. 14 . T. 9 .

لديه مرشداً علي ظهر السفينة ، فإنه يكون مسؤلا عن هلاك البضاعة أو تلفها ، إذ أنه كان بوسعه تلافيها [١] .

– ويفهم من ذلك أن نفس الحادث يمكن – بحسب الظروف – أن يكون حادث طارئ أو قوة قاهرة ويمكن أن تكون خطأ يقع علي عاتق الربان . وخير مثال علي ذلك حالة التصادم البحري « la cas d' abordage »،فحالة التصادم هي حادثه بحرية تحدث في حالة إصطدام سفينتين ينتج عنه تلف بإحدي السفينتين أو بكليهما أو يهلكان هلاكاً كلياً . فهذه الحادثة يمكن أن تتولد عن حادث فجائي أو نتيجة لخطأ ربان إحدي السفينتين . ففي الحالة الأولي (الحادث الفجائي) تتحمل كل سفينه ما أصابها من خسارة ولن يكن مسموحا لأى منهما إستخدام دعوى المسؤلية ضد الآخر . أما في الحالة الثانية (حدوث خطأ من جانب الربان) فإنه يكون مسؤلاً بمقتضي الدعوي المنصوص عليها في قانون أكويليا Aquilia أمام أصحاب السفينة المصدومة [٢] .

---

(١) Loi 13 . 1 - Dig . L.19 . T. 2 .

(٢) Loi 29 / 2 - 3 - 4 - 5 . Dig . L. 9 T. 2.

وقانون أكويليا Aquilia قد صدر للتصدى للأضرار بأموال الغير بدون وجه حق ، وذلك حينما تحول المجتمع الرومانى من مجتمع زراعى إلى مجتمع صناعى وتجارى ، وأصبحت قوانين الألواح الإثنى عشر لاتفى بالغرض . فقد صدر هذا القانون عن مجلس العامه بناءاً على إقتراح أحد نقبائهم وذلك فى أوائل القرن الثالث قبل الميلاد . وكان هذا القانون يعطى للمضرور حق مطالبه المتسبب فى الضرر بالتعويض . وكان يحكم على المدعى عليه فى حالة الإنكار بضعف ما يحكم به فى حالة الاعتراف . وهذه الدعوى كانت لاترفع إلا من مالك

====

ثانياً : التدليس والخطأ « la Faute et le Dol » :

بعد أن عرضنا لمسئولية الربان في حالة القوة القاهرة والحادث الفجائي فإنه يجب أن نقف علي مضمون الخطأ والتدليس ، وما إذا كان ينطبق عليهما نفس المبادئ التي تطبق علي القوة القاهره أو الحادث الفجائي أم يخضعان لمبادئ أخري مختلفة ؟ وسبب طرح هذا التساؤل هو أن القوة القاهرة والحادث الفجائي تعد أسباب لا إرادية بينما الخطأ والتدليس يعدان بمثابة أسباب إرادية .

أ - التدليس Dol :

وفيما يتعلق بعقد النقل البحري في القانون الروماني ، فإنه يقتضي من الأطراف المتعاقدة تنفيذ العقد وفقاً لمقتضيات حسن النية ، ومن ثم فإن كل متعاقد يكون مسؤلا عن أي عمل إرادي ينال من حسن نيته ، أو يهدف إلي غش وخداع الطرف الآخر لحمله علي التعاقد .

وهذا الفعل الذي ينال من حسن نيه المتعاقد ليس له حد معين ، فالمتعاقد الذي يرتكب أي فعل تدليسى يكون مسؤلا عن النتائج التي تترتب عليه . فـا الناقل يسأل عن الفعل التدليسى إذا كان هذا الفعل

==== الشيئ ، مع ضرورة توافر شروطها من وقوع الضرر بدون حق ، وأن يكون هذا الضرر قد تسبب عن فعل ايجابى لاعن مجرد إمتناع ، وأن يكون الضرر قد نجم مباشرة عن فعل الفاعل ، وأن يكون الضرر ماديا أصاب جسم الشئ ذاته - لمزيد من التفاصيل عن هذا القانون إنظر د/ محمد عبد المنعم بدر ، والبدراوى - القانون الرومانى دار النيل للطباعه - سنه ١٩٥٠ - الجزء الثانى - ص ٤٢ ومابعدها - وأيضاً د/ محمود سلام زناتى ، المرجع السابق - ص ٢٩٩ ومابعدها.

هو الذي دفع الشاحن إلي التعاقد معه . فعلي سبيل المثال إذا صرح الربان بأن سفينته ذات حمولة كبيرة علي خلاف الحقيقة ، أو كانت السفينة في حالة لا تسمح لها بالملاحة فإنه يعد مرتكبا لأفعال تدليسيه تعرضه للمسئوليه (١) .

ب - الخطأ « culpa » :

وفيما يتعلق بالخطأ فقد عرفه القانون الروماني « بأنه فعل أو إهمال مخالف لحق الغير ، ولكنه - علي خلاف التدليس - لا ينم من جهة مرتكبه عن نية الأذي أو الإضرار بالغير » (٢) .

ومشكلة الخطأ في القانون الروماني لا تثور إلا بصدد الإشتراطات أو عقود حسن النية (٣) حيث أن فكرة الخطأ في مجال الالتزامات الجنائية بعيدة عن فكرة العقد تماما ، وأن التعدي علي حق الغير بما يمثل جريمة يعاقب عليه بمقتضي القانون الجنائي .

وقد قسم الفقهاء الرومان الخطأ في هذا المجال إلي أنواع ثلاثة :-

الأول : الخطأ الجسيم « culpa lata » وهو الخطأ الذي لا يرتكبه حتي الشخص المهمل . وهذا النوع من الخطأ يماثل التدليس من حيث النتائج التي تترتب عليه .

---

(١) هذه الحالة نص عليها القانون التجارى الفرنسى فى المادة ٢٨٩ ، ٢٩٧ تجارى فرنسى .

(٢) جوزيف باريير - المرجع السابق - ص ٤٢ .

(٣) Gaston . MAY " Elements de droit romains " Paris - 1889. 2vol .

الثانى : - الخطأ اليسير «culpa levis » وهو الخطأ الذي لا يرتكبه الشخص المعتاد .

الثالث : الخطأ اليسير جداً « culpa levissima » وهو الخطأ الذي لا يرتكبه الشخص الحريص . ومن ثم فإن مسؤلية الناقل البحري في القانون الروماني كانت تحدد وفقا لنوعية الخطأ وما إذا كان من النوع البسيط أم النوع الجسيم .

فإذا ما كان الخطأ الذي إرتكبه الربان من النوع الجسيم فإنه يسأل عن الأضرار التي يسببها خطأه مثله في ذلك مثل مسؤليته عن التدليس. ومثال ذلك إبحار الربان في فترة زمنية يحرم فيها الإبحار من قبل اللوائح المنظمة للملاحة .

- أما الخطأ البسيط فكانت مسؤلية الربان عنه في القانون الروماني مشدده . فقد كان يقدر بطريقة مجرده ، وذلك قياسا علي الخطأ الذي يرتكبه رب الأسره اليقظ . ولذلك فإنه يكون مسؤلا عن خطأه البسيط إذا لم يبذل في المحافظة علي البضائع المسلمة إليه نفس العناية التي يبذلها رب الأسرة الحريص . ولايعفى من المسؤليه في هذه الحالة كونه قد بذل في المحافظة علي البضاعة المسلمة إليه نفس العناية التي يبذلها في المحافظة علي ماله الخاص .

الفصل الثالث

ربان السفينة

" le Magistr navis "

- يعتبر الربان بمثابة الشخص الذي يعهد إليه بسفينه معينة ليتولي تشغليها وإدارتها،واختيار مالك السفينة للربان في القانون الروماني لا يخضع لأية قيود كما هو الحال في القانون الفرنسي الذي يتطلب أن يكون الربان فرنسي الجنسية ، وتتوافر فيه شروط الكفاءه والصلاحية التي تختلف وفقاً لطبيعة الملاحة ذاتها . أما في روما فإن المالك كان يختار الربان وفقا لمصالحه الخاصة بدون أن يكون هناك حدود لهذا الاختيار . ولهذا فإن أخلاق الربان أو سمعته كان لا يعير لها أي إهتمام في القانون الروماني [١] .

وفي غالب الأحوال كان يعهد مالك السفينة إلي شخص آخر قيادة السفينه وإدارتها سواء كان هذا الشخص حرا أم عبداً . ولكن هذا لا يمنع من اعتبار مالك السفينة هو قائدها .

- وإذا نظرنا إلي نصوص القانون الروماني نجد أنها تستخدم كلمة « Nauta » للدلالة في بعض الأحيان على الربان ، وأحياناً أخري تستخدمها للدلالة علي مستغل السفينة « l'armateur » . وهذا ما كان يؤدي إلي حدوث خلط بينهما . [٢]

---

(1) Loi 3/1 - Dig - L. 14 - T.9 .
(2) Loi 3 . pr. Dig - L. 14 , Loi 31 . dig - L. 19. T. 12 .

- وإذا نظرنا إلي العقد الذي ينظم العلاقة بين مالك السفينة والربان في القانون الروماني نجد أنه يعد من قبيل إيجار الخدمة « une locatio operarum » ولذلك قد أقر هذا القانون للربان دعوي مباشرة يستطيع بمقتضاها أن يحصل علي مستحقاته من المالك [١].

وحينما نتعرض لوظيفة الربان في القانون الروماني ، فإنه يجب علينا أن نتطرق إلي الالتزامات الملقاة علي عاتقه ، والتي ينتجها عقد النقل البحري ذاته أو تفرضها عليه القوانين .

وعن الالتزامات التي تتولد عن العقد ذاته فإنها تكمن في تأجير السفينة ، وفي قبض الأجرة وتوصيل البضاعة إلي المكان المبتغي بحالة جيدة ، وفي مدة محددة .

أما عن الالتزامات التي تفرضها القوانين ، فإنها متعددة بعضها يتعلق بالبوليس البحري والبعض يتعلق بفن القيادة ورص البضاعة ، والجمارك .. الخ .

ولذلك فإننا نتعرض لهذه الالتزامات من خلال المبحثين الآتيين :-

المبحث الأول : - الالتزامات الناتجة عن عقد النقل البحري .

المبحث الثاني : - الالتزامات التي تفرضها القوانين .

---

(١) Loi 1 / 7 . Dig - L. 14 . T. 1 .

المبحث الأول

الالتزامات الناتجة عن عقد النقل البحرى

ينشأ عقد النقل لمجموعة من الالتزامات التي تقع علي عاتق الربان في القانون الروماني بعضها يتعلق بتأجير السفينه ، والبعض يتعلق بقبض الأجره ، والبعض الآخر يتعلق بنقل البضاعة إلي المكان المبتغي بحاله جيده وفي مدة محدده . ونعرض لهذه الإلتزامات من خلال المطالب الآتيه :

المطلب الأول

تأجيـــر السفينـــة

« l'affretement du Navire »

إن التزام الربان بتأجير السفينة في القانون الروماني يتطلب من الباحث التعرض لمجموعة من النقاط التي تدور كلها في فلك هذا الالتزام. وهذه النقاط هي : -

١ - سلطات الربان فيما يتعلق بتأجير السفينة .

٢ - مدي إنعقـــاد التأجيــــر بدون كتابـــة .

٣ - تنظيم سلطات الربان بالعرف وقواعد الوكالة .

٤ - القيود التي تفرضها ظروف الملاحة أو سعة السفينة أو مكان وصولها علي سلطة الربان في تأجير السفينة .

٥ - تحريم الملاحة في بعض الأوقات .

٦ - الشـــرط الجزائـــــــــى .

٧ - الايجار المتماثل « la conductier irregularis »

ونعرض لها علي النحو التالي :-

١ - سلطات الربان فيما يتعلق بتأجير السفينة :-

إن العقد الذي ينظم العلاقة بين مالك السفينة والربان يعطي للربان كل سلطات الوكيل « mo ndataire » الذي يلزم موكله بكل التصرفات الذي يجريها في حدود وكالته . وهذه الوكاله قد تولدت نتيجة لتأثير إحتياجات التجارة البحرية ، وكان لها أثر كبير علي نظريه النيابة في القانون الروماني . فالربان كوكيل عن المالك كان يكلف بقياده السفينة وإدارة نظامها المالي . ونتيجة لذلك كان له الحق في تأجير السفية أو جزء منها لشاحن واحد أو لمجموعة من الشاحنين وفقاً لكل حالة علي حده ويلتزم بتوصيل البضاعة إلي هذا الميناء أو تلك وفقاً لالتزامه [١] .

(١) جوزيف باريير - المرجع السابق - ص ٤٩ .

٢- مدي إنعقاد التأجير بدون كتابه :-

علي الرغم من أن الرومانيين كانوا يجهلون إستخدام سند الشحن « l'usage du connaisement » إلا إنهم قد عرفوا ما يسمي بيوميات السفينة « livre de bord » . وهذه اليومية تماثل إلي حد ما سند الشحن في القوانين الحديثة ، حيث أنها كانت تتضمن بيانا خاصا بالبضاعة المشحونه .

وقد إستخدم المشرع الروماني كلمة « adsignatx » وهي تعني في اللغة الفرنسية التسجيل أو التوثيق « mentionnées - inscrites » . ومما يدل علي وجود هذا التسجيل أو التوثيق وجود علامات مميزة للبضاعة المشحونه تساهم في تفريد البضاعة وتسليمها إلي أصحابها في ميناء الوصول [١] .

وهذا ما يدل في نهاية المطاف علي أن عقد الإيجار كان يعقد كتابه في القانون الروماني ، وإن كان يخضع في ذات الوقت للأعراف التجارية التي كانت سائدة في هذا العهد ، وذلك ما كان يعد إستثناء علي المبدأ العام في الإلتزامات الرضائية في القانون الروماني ، حيث كان يقرر إنعقاد الإلتزامات في البيوع والإجارات والشركات والتوكيلات بالتراضي بلاحاجة إلي الكتابة (كالالتزامات الكتابية) ولا إلي حضور

---

(١) Loi 1/2 - Dig - L. 18 . T. 6 - Loi 11/3 . Dig. L. 19 . T. 2 - Loi 6 . Dig . L. 5 - T. 1 .

حيث يفهم منها أن عقد التأجير فى القانون الرومانى كان يتطلب الكتابة ، وإن كانت تتمثل فى تسجيل وتوثيق البضاعة ووضع العلامات المميزة لها عند دخولها السفينة .

المتعـاقـدين (كـالالتـزامـات القـوليـه) ولا إلي تسليم شـيئ مـا (كالالتزامات الناتجة عن الشيئ) [١] .

٣- تنظيم سلطات الربان بالعرف وقواعد الوكالة :

يتمتع ربان السفينة في غالبيه الأحوال بالحرية الكاملة في ابرام عقد إيجار السفينة . وهذا ما يقرره نص الفقرة الثالثة من القانون رقم ٣ من الموسوعة - الكتاب الرابع عشر - الباب الأول . إذ أنه قد منح الحق للربان في شراء البضاعة وبيعها وفي إبرام القروض (الإستدانه) .... الخ .

- وإذا كان الربان يتمتع بهذه الحرية ، فإن مالك السفينة يستطيع أن يحد من هذه الحرية بفرض بعض القيود عليها . فقد يقصر نطاق سلطاته في قبض الأجره فقط دون أن يكون له الحق في إبرام عقد إيجار السفينة . وقد يعطي له الحق في إبرام عقد الإيجار دون أن يكون له سلطة قبض الأجرة . وقد يقصر نطاق سلطاته علي الحق في شحن المواد الغذائية الخفيفة دون الحق في شحن المواد الثقيلة . وقد يكون له الحق في تنظيم السفينة وإعدادها من أجل نقل الأشخاص دون أن يكون له هذا الحق بالنسبة لنقل البضائع [٢] وإذا كان لمالك السفينة الحق في تقييد سلطة الربان في تأجير السفينة ، فإن هذا الحق يتولد من عقد الوكالة

---

(١) مدونة جستنيان - الكتاب الثالث - الباب الثانى والعشرين - المقدمة . ترجمة / عبد العزيز فهمى - ص ٢٢٤ .

(٢) Loi 1 / 12 . Dig - L. 14 . T. 1 .

الذي يعطي للربان الحق في تأجير السفينة نيابة عن المالك . ولهذا فإن حق المالك في تقييد سلطة الربان لابد أن يكون في حدود هذه الوكالة .

وهنا يثور التساؤل عن القالب الشكلي الذي تبرم فيه هذه الوكالة؟

بالرجوع إلي القانون الروماني نجد أنه لم يشير إلي شكل هذه الوكاله أو كيفية صياغتها بإعتبار أنها عقد رضائي ينعقد بمجرد إتفاق الطرفين وهما الموكل والوكيل دون حاجة إلي أي إجراء آخر ، طالما توافرت شرائطه .

ويري البعض من الفقه [٢] أن هذه الوكالة كانت تأخذ شكل تعليمات أو أوامر توجه إلي الربان لمواجهة الظروف المختلفة التي يمكن أن تواجهه أثناء السفر . ومن ثم تحدد نطاق وكالته من خلال هذه التعليمات .

٤- القيود التي تفرضها ظروف الملاحة أو سعة السفينة أو مكان وصولها علي سلطة الربان في تأجير السفينة :-

هناك بعض القيود التي تفرضها ظروف الملاحة البحرية علي سلطة الربان في تأجير السفينة ، منها ما يلي : -

أ - هناك بعض القيود التي تتعلق بقبول البضاعة المراد شحنها علي السفينة . حيث أن كمية البضاعة التي تستقبلها السفينة تتوقف

---

(١) جوزيف باريير - المرجع السابق - ص ٥٢ .

علي كفائتها « la capacit du navis » . فإذا كانت السفينة تسع لعشرة آلاف زجاجة ، فإن الربان لا يستطيع - تحت أي ظروف - أن يشحن السفينة بما يزيد عن مقدار هذه الحموله [١] .

وإذا ما قام الربان بشحن السفينة بما يزيد علي مقدار حمولتها فإن المسؤليه عن ذلك تختلف وفقاً للفروض الآتية :-

الفرض الأول :

- إذا كانت الحمولة الزائدة قد شحنت من قبل الربان ، بموافقة من المالك ، فإن المالك يكون مسؤلا عن الخسارة الناتجة عن ذلك أمام الشاحن .

الفرض الثانى :

- وعلي العكس إذا كان الربان قد قبل زيادة الشحنة بدون موافقه المالك وبالتجاوز لحدود وكالته فإن المالك لا يسأل عن هذا التجاوز أو عن الخساره الناتجة عن ذلك . وهنا لا يكون أمام الشاحنين إلا الرجوع عن الربان . *وهذا مايتطلب ضرورة توافر شرطين :-*

الأول : - أن لا يكون للشاحن يد في شحن الحمولة الزائده ، وإنما الشحن تم من قبل الربان علي الرغم من علمه بزيادة الحمولة عن الحد المسموح به .

(١) Loi 10/2 Dig - L.14 T. 2 - Loi 1/1 - Dig . L. 19 . T. 5 .

الثاني : - أن ينتج عن ذلك حدوث خسارة للبضاعة المشحونة .

- وإذا ما توافر هذين الشرطين ، بأن أدت الشحنه الزائده إلي تلف البضاعة في عرض البحر أو إلي رمي جزء منها في البحر لتلافي المخاطر. فإن الشاحن في هذه الفرضية يمكنه أن يمتنع عن دفع الأجره . إذا لم يكن قد دفعها مقدما أو يدفع مطالبة الربان بالغش « l'Exception de dol » ويمكن للشاحن إذا كان قد دفع الأجرة مقدما أن يرجع علي الربان بدعوي رد ما دفع بدون وجه حق « la condictio indeliti » سواء كان قد دفع الأجره بكاملها أو دفع جزء منها .

- وهناك بعض القيود التي تفرضها نوعية السفينة والملاحة التي تقوم بها علي سلطة الربان في تأجير السفينة ،

فالقانون الروماني يميز بين الأنواع المختلفة للسفن مثله في ذلك مثل القوانين الحديثة التي تميز بين الملاحة الساحليه ، وبين الملاحة التي تستغرق وقتا طويلاً [١] . ويميز القانون الروماني ايضاً بين السفن التي تستخدم في نقل الأشخاص وتلك التي تستخدم في نقل البضائع . ولهذا فإن الربان لا يستطيع أن يشحن بضاعه ما في المكان المعد لنقل الأشخاص إذا كانت السفينه مخصصة لذلك والعكس .

وإذا كانت السفينة معدة للملاحة الساحلية فإن الربان لا يستطيع إستخدامها في الملاحة البحرية .

---

(١) Loi 1 / 12 Dig - L. 14 . T. 1 .

- وهناك أيضاً بعض السفن التي لا تستطيع الملاحة إلا في بحار معينه وذلك وفقاً لكيفية تشييدها . وهنا لا يستطيع الربان أن يستخدمها للملاحة في بحار أخري وإلا تعرض للمسؤلية .

وهناك بعض القيود التي تفرض على الربان وتتعلق بالفترة الزمنية التي يجب عليه أن يبحر فيها .

فهناك بعض القوانين الرومانية التي تمنع الملاحة في بعض أوقات السنة [١] . ومن ثم يسأل الربان عن إبحاره خلال فترة التحريم هذه .

وبصفة عامة فإن الربان إذا خالف القواعد المفروضه فإنه يعد مرتكباً لخطأ مماثل للخطأ الذي يرتكبه نتيجة زيادة الحمولة عن المقرر ، ومن ثم فإنه يعد مسؤلا عن كل الأضرار التي تحدث للبضاعة أمام الشاحنين .

٥ - *الشرط الجزائي* « la clause penal » :

يلتزم الربان من الناحية العملية بتنفيذ الرحلة في الموعد المحدد . وإذا أخل بتنفيذ إلتزامه هذا فإنه يعاقب بالمشارطة التي تتضمن شرطاً جزائياً . وهذه القاعدة يرد عليها إستثناءاً يتعلق بالحالة التي يعوق فيها وصول السفينة إلي المكان المبتغي في الوقت المحدد القوة القاهرة أو مرض الربان أو توقف السفينة أثناء الطريق من قبل السلطة العامة أو

(١) Loi 36 / 2 . Dig - L. 6 T. 1 . Loi 16 / 1 - Dig- L. 6 . T. 1 , Loi 13 / 1 . Dig - l. 19 . T. 2 .

إذا كانت حالة السفينة لا تسمح لها بالملاحة بحيث إذا أبحر فيها الربان وهي علي هذه الحالة يكون حدوث الخطأ من جانبه متوقعاً أو وارداً (١) .

٦- الإيجار المتماثل: « la conductio irregularis »:

يقصد الرومانيين بهذا النوع من الإيجار ، قيام مجموعة من الشاحنين بشحن بضائعهم المتماثلة علي ظهر سفينة واحدة ، مثل قيامهم بشحن غلالهم معا علي ظهر سفينة معينة . ففي هذا النوع من الإيجار لا يلتزم الربان بتسليم كل منهم عين البضاعة التي تسلمها وإنما يلتزم بتسليم كل منهم مقدار بضاعته المشحونة دون نظر إلي نوعها حيث أنها من نوعية متماثلة . أما إذا كانت البضاعة محرزة في أكياس تمنع من الاختلاط فانه يلتزم بتسليم كل من الشاحنين بضائعه (٢) .

المطلب الثاني

قبض الأجرة

« Toucher la merces »

يعتبر التزام الربان بقبض الأجرة من الموضوعات التي تقتضي التعرض للعديد من النقاط التي توثر علي سلطة الربان في تنفيذ هذا الالتزام . ومن قبيل ذلك التعرض للنقاط الآتية :-

---

(١) Loi 10 / 1 - Dig - L. 14 T. 2 .

(٢) Loi 31 Dig - L. 19 . T. 2 .

١- سلطة الربان في قبض الأجـــرة .

٢- مكـــان تحديـــــــد الأجـــــرة .

٣- تأثير غرق السفية أو أسرها من قبل قراصنة البحر علي دفع الأجرة .

٤- رمي البضاعة في البحر قبل السفر وتأثيرها علي دفع الأجرة .

٥- مدي قابلية التزام الربان للتجزئة .

٦- بيع البضاعة أثناء السفر وأثره علي دفع الأجرة .

٧- تأثير الغش والخطأ من جانب الربان علي دفع الأجرة .

٨- تأثير خطأ الشاحن علي دفع الأجرة .

٩- الحق في حبس البضاعة والامتياز عليها من قبل الربان .

١٠- تأثير الرشح والسيلان علي دفع الأجرة .

١١- مدي حرية الشاحن في ترك بضائعه .

١٢- مدي تأثير نقل البضائع أو الركاب من سفينة إلي أخري علي دفع الأجرة ، *ونعرض لهذه النقاط علي الوجه التالي :-*

١- سلطة الربان فى قبض الأجرة

لا يقتصر دور الربان باعتباره وكيلا عن المالك على تأجير السفينة

---

(١) Loi 10/ 2 - Dig - L.14. T.2 .

فقط ، وإنما يتولى أيضاً قبض الأجرة المتفق عليها سواء قبل مغادرة السفينة أو فى ميناء الوصول وفقاً لاتفاقه مع الشاحن .

– وإذا كان عقد الإيجار يشمل السفينة بكاملها ، فإن الشاحن يلتزم بدفع أجرة السفينة أيا كان مقدار البضاعة المشحونة [١] . وهذه القاعدة قد نقلها القانون التجارى الفرنسى فى المادة ٢٨٨ منه والتي تقضى « بأن المستأجر الذى لا يشحن كمية البضاعة المنصوص عليها فى سند الشحن يلتزم بدفع الأجرة بكاملها إذا شمل تعاقده تأجير السفينة بكاملها ».

– وإذا كان الايجار على أساس وزن الحمولة أو عدد الطرود فإن الأجرة تدفع وفقا للوزن أو العدد[١].

٢- مكان تحديد الأجرة :

ويقصد بذلك ما إذا كان تحديد الأجرة يتم على أساس مقدار البضاعة عند الشحن أم عند التفريغ،وإذا رجعنا إلى مقدمة القانون رقم ١٠ من موسوعة جستنيان – الكتاب الرابع عشر – الباب الثانى نجد أنه قد وضع قاعدة تتعلق بنقل العبيد . وهذه القاعدة هى التى تنظم النقل أيا كان نوعه طالما أنه يتم بالطريق البحرى .

ومقتضى هذه القاعدة أن الشاحن لا يلتزم بدفع أجره عن النقل

---

(١) Loi 10 / 2 - Dig - L. 14. T. 2 .

الذى لم ينفذ ، ومن ثم إذا تلفت البضاعة أثناء الطريق فإنه لا يتم تفريغها ولا يلتزم الشاحن بدفع أجره عنها . وهذا ما يتوافق مع إلتزام الربان الذى ينشأه عقد إيجار الصنعه والذى ينصب على إنجاز عمل معين . ففى كل الحالات التى لا ينفذ فيها الربان التزامه بالنقل لهذا السبب أو ذاك لا يملك مطالبة الشاحن بأجرة نقل البضاعة (١) .

وهذا المبدأ الذى قررته القاعدة السابقة يتضمن شقين . الشق الأول منها يتعلق بتعاقد الربان على نقل البضاعة إلى مكان محدد ، بحيث يعد الربان مخلاً بتنفيذ إلتزامه إذا لم يفرغ من حمولته الا جزء من البضاعة . ومن ثم لا يكون له الحق فى أجرة البضاعة التى لم تصل إلى المكان المبتغى .

- أما الشق الثانى من النص فإنه يعد تطبيقاً لهذا المبدأ ، وذلك بتقريره أنه حينما يكون من المستحيل توضيح التزام الربان . فإن الأجرة تستحق عن البضاعه التى تشحن على ظهر السفينة .

- ويوجد فرضيه مماثلة لهذه الحالة ، تستحق فيها الأجره على أساس البضاعة المحملة على ظهر السفينة وهي التى تتعلق بتلف جزء من البضاعة نتيجة لعيب خاص بها .

وقد أورد بارديسو Pardesus مثالاً على ذلك يتعلق بتسليم الربان لشحنة عبيد ، فإن الأجرة تستحق وفقاً لعدد هؤلاء العبيد عند الشحن بدون خصم أجرة هؤلاء الذين يموتون فى الطريق ، إلا إذا كان الاتفاق

(١) Loi 10 . pr. Dig - L. 14 . T. 2 .

ينص على أن الشاحن لا يلتزم بالأجرة إلا بالنسبة للعبيد الذين يصلون إلى المكان المبتغى .

وهنا يثور تساؤلا يتعلق بحدوث زيادة فى البضاعة المحملة على ظهر السفينة أثناء السفر ؟.

هل يستطيع الربان أن يطالب بزيادة الأجرة ؟ أم أن الأجرة تحسب على أساس البضاعة التى تم شحنها فى ميناء الشحن ؟

وبالرجوع إلى نصوص القانون الرومانى نجد أن القانون ١٩/٧ من الكتاب التاسع عشر - الباب الثانى من الموسوعة قد تعرض لفرضية محددة تتعلق بزيادة عدد المسافرين نتيجة لميلاد طفل على ظهر السفينة من إحدى الرقيق . وقد أعفى هذا القانون الشاحن من دفع أجرة لهذا الطفل الذى ولد فى الطريق [١] .

- وقد أراد بارديسو [٢] تعميم المبدأ السابق بالنسبة للزيادة التى تحدث للبضاعة أثناء السفر مماثلاً بينها وبين الزيادة التى تحدث فى عدد المسافرين نتيجة لميلاد طفل من امرأة من الرقيق ، على إعتبار أن الرقيق عند الرومان يعتبرون بمثابة الأشياء ولا يتمتعون بأى حرية .

ولكن هذا الرأى يجانبه الصواب للعديد من الأسباب :-

أولا : - إن الفقهاء الرومان لم يخلطوا بين العبيد والحيوانات

(١) Loi 19 / 7 - Dig - L. 19. T. 2 .

(٢) بارديسو - المرجع السابق - فقره ٧٥٢ .

والأشياء . وأن القانون ٧/١٩ كان يعالج حالة خاصة هى ميلاد طفل من إمرأة من الرقيق على ظهر السفينة أثناء السفر .

ثانياً : - إن زيادة البضاعة أثناء السفر يترتب عليها نتائج كثيره . فهى تحتل مكانا بالسفينه وتحتاج إلى حراصه وعناية مماثلة للبضاعة المشحونه ، كما أنها تؤدى إلى زيادة الحموله مما تعرض السفينة للمخاطر . ولذلك يجب على الشاحن أن يدفع زيادة فى الأجرة مقابل الزيادة فى كمية البضاعة المشحونة .

فإذا كان الربان يتحمل الخسارة التى تحدث نتيجة لتلف البضاعة أو فقدها أثناء السفر ، ولا يتقاضى أجره إلا عن البضاعة التى يتم تفريغها . فإن مفهوم المخالفة وقواعد العدالة يقضيان بحصول زيادة فى الأجرة مقابل الزيادة فى كمية البضاعة .

ثالثا : - إن استناد الفقهاء الرومان إلى القانون ٧/١٩، فيما يتعلق باعفاء الأشياء التى يصطحبها المسافر معه مثل ملابسه وأدواته الشخصيه وكتبه ، مردود عليه بأن هذه الأشياء يصطحبها الراكب معه وقت صعوده إلى السفينة ، وعلى علم وبصيره من قبل الربان ، باعتبارها من المستلزمات الضرورية للمسافر .

فهذا القانون يعد قانون خاص لا يمكن تعميمه أو القياس عليه [١] .

---

(١) Loi 4 / 2 - Dig - L. 14. T. 9 .

٣- تأثير غرق السفينة أو أسرها على دفع الأجره .

وهذه الفرضيه تتعلق بحالة عدم وصول ابضاعة إلى المكان المبتغى نتيجة لحادث فجائى مثل غرق السفينة أو أسرها من قبل قراصنه البحر مما يثار التساؤل عن حق الربان فى المطالبه بالأجره ؟

وللإجابة على ذلك نود الإشاره إلى المبدأ الذى يحكم عقود حسن النية «وهو أن المدين لا يسأل عن القوة القاهرة أو الحادث الفجائى». ولما كان عقد النقل البحرى يعد من عقود حسن النية فى القانون الرومانى فإن الربان لا يسأل أمام الشاحن عن الخساره التى تحدث لبضائعه نتيجة للحادث الفجائى سواء تمثل فى غرق السفينه نتيجة لهيجان البحر أو أسرها من قبل القراصنه . ومن ثم تقع تبعه الأخطار على عاتق المصدر أو المرسل إليه حسب الإتفاق بينهما .

أما فيما يخص دفع الأجره فى حالة تلف أو فقد البضاعة نتيجة للحادث الفجائى فإنه يجب القول بأن الشاحن والربان يتحملان مثل هذه المخاطر . فالشاحن يفقد بضائعه بدون أن يكون له حق الرجوع على الناقل ويفقد الربان بدوره حق الرجوع على الشاحن بالأجرة .

ولكن ما هو الحل إذا ما كان الشاحن قد دفع الأجرة مقدما ؟

فى مثل هذه الحالة يحق للشاحن أن يرجع على الربان بدعوة رد ما دفع بدون وجه حق للمطالبة بالأجرة المدفوعة مقدما . وهذا الحل قد أخذ به دستور كاركلا Caraclla ، وأيده الفقيه الرومانى أو

لبيان ulpien[١]. ثم إنتقل هذا الحل إلى قنصلية البحر ، ثم مرشد البحر .

٤- رمى البضاعة وتأثيره على دفع الأجرة :

تتعلق هذه الحالة برمى جزء من البضاعة فى عرض البحر لإنقاذ السفينة وباقى الشحنه . إذ يثور التساؤل عن مدى حق الربان فى المطالبه بأجره البضاعة التى تم إلقاءها فى البحر ؟

وإذا رجعنا إلى القانون الرومانى نجد أنه لا يتضمن نصا يعالج هذه المسألة بطريقة مباشره . ولذلك فإن الإجابة على هذا التساؤل تقتضى الرجوع إلى المبادئ العامه للقانون الرومانى .

وبالرجوع إلى مبادئ القانون الرومانى نجد أن هناك مبدأ يقضى باحتساب الأجره على أساس البضاعه التى يتم تفريغها ، اللهم إلا إذا كان الفقد أو التلف الذى حدث للبضاعة كان نتيجة لعيب خاص بالبضاعة حيث تستحق الأجرة فى هذه الحالة على كامل البضاعة .

وهذا المبدأ يعنى أن الأجرة لا تستحق إلا على مقدار البضاعة فى ميناء الوصول . ومن ثم إذا اضطر الربان إلى إلقاء جزء من البضاعة فى البحر لإنقاذ السفينة وباقى الحمولة فإن العدالة تقتضى منه أن لا يطالب بأجره البضاعة الملقاه فى البحر .

- بالاضافة إلى ذلك ، فإن عقد النقل البحرى فى القانون

---

(١) Loi 5 / 6 - Dig - L. 19. T. 2 .

الرومانى يعد من عقود حسن النيه . ومن ثم فإنه يكون على خلاف حسن النيه السماح للشاحن باسترداد القيمة الكليه للبضاعة بدون أن يدفع الأجره . إذ أنه فى هذه الحالة يكون قد أثرى على حساب الربان وذلك لأن البضاعة التى تم إنقاذها تصل إلى المكان المبتغى بدون أن يتحمل الشاحن جزء من الخساره . وهنا يقضى مبدأ حسن النية بتحمل الشاحن أجره البضاعه التى تم إنقاذها ، ويتحمل الناقل أجره البضاعة التى تم إلقاءها فى البحر .

وهناك فرضية أخرى تقترب من الفرضية السابقة ، وتتعلق بغرق السفينة المحمله بالبضاعة أو توقفها أثناء سيرها توقفاً عارضاً ، مع إنقاذ البضاعة المشحونه . فهل يتلزم الشاحن بدفع أجره البضاعة المتفق عليها ؟ أم يقوم بدفع الأجره التى تتناسب مع المسافه التى قطعتها السفينه ؟

وتكمن صعوبة الإجابه على هذا التساؤل فى القانون الرومانى فى أن السفينه لم تؤدى الخدمه المقابله للأجره المتفق عليها ، وذلك بعدم وصولها إلى المكان المبتغى . فالالتزام الذى يقع على عاتق الناقل هو التزام بعمل . وهذا الالتزام غير قابل للتجزئة « indivisible » ، مما يعنى ان الناقل لا يكون قد أوفى بالتزامه إذا لم ينفذه على الوجه الأكمل وبمفهوم عكسى إذا قام الربان بتنفيذ جزء من إلتزامه فإنه لا يستحق أى جزء من الأجرة .

ونظراً لهذه الصعوبة ، فإن الإجابة على التساؤل السابق تقتضى التفرقة بين فرضيتين :-

الأولى :-

إذا قام الربان بتأجير سفينة أخرى لتتولى نقل البضاعة التى تم إنقاذها إلى المكان المبتغى ، فإنه يكون قد أوفى بإلتزامه بصرف النظر عن السفينة المستخدمة ، إذ تعتبر السفينة أداة نقل فقط . ولذلك فإن الشاحن وفقاً لقواعد الإنصاف « l'Equité » يلتزم بدفع الأجرة المتفق عليها ، بصرف النظر عن تغيير أداة النقل .

وهذا الحل قد أخذ به المشرع الفرنسى فى المادة ٢٩٦ من القانون التجارى الفرنسى ، حيث تقضى هذه المادة بالتزام الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها طالما أن البضاعة وصلت إلى المكان المبتغى على متن سفينة أخرى قام بتأجيرها الربان لتتولى آداء المهمة بدلا من السفينة الغارقة» .

الثانية :

إذا كانت السفينة قد غرقت فى إحدى الموانئ ، وتولى الشاحن توصيل البضاعة بنفسه إلى المكان المبتغى باستخدام سفينة أخرى ، فإن التساؤل الذى يثور فى هذا المقام هو مدى حق الربان فى المطالبة بجزء من الأجرة يوازى المسافة التى قطعتها السفينة ؟ .

بالرجوع إلى القانون الرومانى نجد أنه قضى « بعدم تحمل الشاحنين بأى مساهمه أو مشاركه فى الأجره إذا فقدت السفينة وأنقذت الشحنة » [1] .

---

(١) Loi 5 . pr. Dig - L. 14. T. 2 .

فهذا القانون يعتمد بصفة أساسية على فكرة قانونية مؤداها أن فقد السفينة لا يعود بأى نفع على البضاعة المشحونة ، ومن ثم فإن الشحنة لا تساهم فى إصلاح الخسارة أو الفقد الذى يتكبد به مالك السفينة .

ووفقا لهذه الفكرة التى أفصح عنها النص السابق ، فإن البضاعة التى تم إنقاذها لا تتحمل أى أجرة ، فى حالة قيام الشاحن بتأجير سفينة أخرى لتتولى توصيل البضاعة التى تم إنقاذها إلى المكان المبتغى .

إذ أنه فى هذه الحالة لا يكون قد وفى بالتزامه كاملاً . ولما كان التزامه غير قابل للتجزئة ، فإن تنفيذ الالتزام جزئيا من جانبه لا يلزم الشاحن بدفع أجره تتناسب مع المسافة التى قطعتها السفينة الغارقه .

* ومن جانبنا نرى أن الحل الذى أخذ به القانون الرومانى يجافى العداله وذلك للآتى :-

١- إن القانون الخامس من الموسوعة ، والذى إستند إليه الفقهاء الرومان فى اعفاء الشاحن من المساهمة فى الأجرة ، يتعلق بتنظيم المساهمة فى الخسارة البحرية ، ومن ثم لا يمكن أن نستمد منه أى دليل يساهم فى حل مشكلة أجره النقل .

٢- إن هذا القانون يتعلق بفقد السفينة وما تحمله من بضاعة . إذ فى هذه الحالة لم يتلقى الشاحن أى خدمه من الناقل ، ومن ثم لا يلتزم بأى أجره حتى ولو كانت تتناسب مع المسافة التى قطعتها السفينة .

وعلى النقيض من ذلك إذا إنقذت البضاعة من الغرق ، فإن الربان يكون قد نفذ جزء من التزامه ومن ثم يكون له الحق فى المطالبه بجزء من الأجرة تتناسب مع ما نفذه من التزام ، وذلك تمشياً مع مبدأ حسن النيه الذى ينظم عقد النقل البحرى ، طالما أن غرق السفينة لم يكن بفعل الربان أو أحد تابعيه .

٥ - مدى قابلية التزام الربان للتجزئه :

يعتبر التزام الربان فى نطاق عقد النقل البحرى التزام بعمل . ومبدأ عدم التجزئة فيما يتعلق بالالتزام بعمل لا يعد هو القاعدة . فهذا المبدأ يختلف تطبيقه من فرضية إلى أخرى وفقاً لما إذا كان هذا العمل يقبل التنفيذ الجزئى أم لا .

وتتوقف مدى قابلية الالتزام للتنفيذ الجزئى من عدمه على طبيعة العمل ذاته . فالعتق مثلاعمل غير قابل للتجزئة ، أما الوصية بالإبراء التى تبرم من قبل موصى ترك وراءه إثنين من الورثة يعد فعلا قابلاً للتجزئة .

وبالنسبة للأعمال المادية فإن قابليتها للتجزئة من عدمه تتوقف على طبيعتها وقصد المتعاقدين من إبرامها .

فإذا إشترط الطرفان المتعاقدان بناء مسرح أو منزل فإن هذا العمل فى حد ذاته لا يقبل التجزئه وذلك باتفاق الطرفين

وقد تناول القانون الرومانى [١] هذه الفرضية بين ثناياه وذلك بوضعه شروطا للأعمال التى تقبل التجزئه وتلك التى لا تقبل التجزئه . فإذا كان العمل يتعلق بسفر أحد الأشخاص إلى مكان معين فإنه يعد غير قابلاً للتجزئه . أما إذا كان الإلتزام يتعلق بتنفيذ عدد من الأعمال من طبيعه واحده ، أو بعمل واحد بحيث يعد تنفيذ جزء منه مفيداً ، فإنها تعد أعمالا قابله للتجزئه .

وبناءاً عليه فإن عقد النقل البحرى يعد بالنسبة للربان عقد قابل للتجزئة ، يحق للربان بمقتضاه المطالبة بجزء من الأجرة يتناسب مع المسافة التى قطعتها السفينة وذلك فى حالة إنقاذ البضاعة .

٦- بيع البضاعة أثناء السفر وأثره على دفع الأجرة :

وهذه الفرضية تتعلق ببيع جزء من البضاعة أو بيعها كلها وذلك لتزويد السفينة بالمؤن الخاصه بها ، نتيجة لتعرضها لمخاطر أثناء السفر مما أدى إلى فقدها المؤن الخاصة بها . وهنا يثور التساؤل عن مدى إلتزام الشاحن بدفع الأجرة عن البضاعة التى تم بيعها فى الطريق ؟ .

لقد تبنى القانون الرومانى حلا يتفق مع قواعد العدالة والمنطق . إذ قرر أن الشاحن لا يلتزم بدفع أجرة عن البضاعة التى لم تصل إلى المكان المبتغى . وأعطى له الحق فى المطالبة بقيمة البضاعة المباعة على أساس قيمتها فى ميناء التفريغ ، وذلك تمشياً مع مبدأ حسن النية الذى يسيطر على هذا العقد فى القانون الرومانى،إذ يقتضى هذا المبدأ أن لا يتحمل الشاحن بأى أجره عن البضاعة التى تم بيعها فى الطريق ، والسماح له

---

(١) Loi 85 / 2 - Dig - L. 14. T. 1 .

بالمطالبة بقيمة البضاعـة على أساس سعرها فى مكـان التفريـغ [١] .

٧- تأثير خطأ الربان أو غشه على دفع الأجرة :

لقد سبق لنا أن تعرضنا لخطأ الربان وغشـه فى مجال عـقد النقل البحرى ، وعرفنا أن القانون الرومانى يقرر مسؤلية الربان عن أى عمل تدليسى دفع الشاحن إلى التعاقد معه . وأشرنا إلى أنه إذا صرح الربان على خلاف الحقيقة بأن حمولة سفينته أكبر من الحمولة المراد شحنها ، فإنه لايفقد حقه فى الأجرة فقط ، وإنما يلتزم بتعويض الشاحن عن الخسارة التى لحقته من جراء هذا الخطأ التدليسى .

ولكن قد يتعلق غش الربان بمدى صلاحية السفينة للملاحة ، وذلك بأن يصرح بصلاحيتها للملاحة على خلاف الحقيقية ، فهل يؤثر هذا النوع من الغش على دفع الأجرة ؟

فى هذه الحالة يفرق القانون الرومانى بين حالتين : -

الأولى : - إذا تسبب غش الربان فى فقد السفينة بحمولتها ، فإنه يفقد الحق فى المطالبة بالأجرة ، ويلتزم قبل الشاحن بدفع القيمة الكلية البضاعة ، والتعويض عن الأضرار التى أصابته من جراء فقد البضاعة إذا كان هناك محل للمطالبة به .

---

(١) جوزيف باربير - المرجع السابق - ص ٥٧ .

الثانية : - وهذه الحالة تعد أكثر صعوبة من الحالة السابقة . نظراً لأنه على الرغم من عدم صلاحية السفينة للملاحة فإنها قد وصلت بالبضاعة إلى المكان المبتغى .

وفى هذه الفرضية قد ألزم القانون الرومانى الشاحن بدفع الأجرة ، تأسيساً على أن هذا العقد يعد من عقود حسن النية . ومبدأ حسن النية يقضى بعدم إثراء أحد الطرفين على حساب الطرف الآخر . فالناقل قد نفذ التزامه بتوصيل البضاعة إلى المكان المبتغى على الرغم من عدم صلاحية السفينه للملاحة . إذ أن عدم الصلاحية لا يعد عنصراً فى تقدير قيمة الأجره . ومن ثم فإن عدم دفع الشاحن لقيمة الأجره يعد إثراء على حساب الربان وهو ما ينافى مبدأ حسن النيه .

ومن ناحية أخرى فإذا كان الشاحن يمتنع عن دفع الأجره فى حالة بيع البضاعه فى الطريق ويطالب بقيمتها فى ميناء التفريغ ، بالإضافة إلى حقه فى طلب التعويض ، على الرغم من أن البيع قد تم بقصد تسير السفينة ، فإنه يكون من المنطقى إلتزام الشاحن بدفع الأجرة فى هذه الحالة دون نظر إلى خطأ الناقل .

- إلا أن القانون الرومانى بتبنيه لمثل هذا الحل يكون قد وقع فى تناقض ، وذلك لأنه قرر مسؤليه الشخص عن خطأه اليسير la culpa levis ، فمن باب أولى يسأل عن خطأه الجسيم la cilpa lata » [(١)] فإذا كان الربان يعلم بعدم صلاحية السفينة

---

(١) لمزيد من التفصيل عن الخطأ فى القانون الرومانى - إنظر د/ عمر ممدوح مصطفى - القانون الرومانى - سنه ١٩٦٥ - دار المعارف ص ٤٤ ومابعدها .

للملاحة ، وعلى الرغم من ذلك قام بتسيرها فإنه يكون قد إرتكب خطأ جسيما يجب أن يسأل عنه بصرف النظر عن وصول البضاعة من عدمه إلى المكان المبتغى ، كما أن حرمان الناقل من المطالبة بقيمة الأجرة فى مثل هذه الحالة هو ما يتفق مع مبدأ حسن النية فى تنفيذ العقد .

٨- تأثير خطأ الشاحن على دفع الأجرة :

ويقصد بخطأ الشاحن هنا فقده للبضاعة نتيجة لمصادرتها من قبل السلطة المختصه ، نظراً لكونها من البضاعة الممنوعة وفقاً للقانون الرومانى .

وفى مثل هذه الحالة نجد أن القانون الرومانى [١] يقرر مسؤليه الشاحن عن دفع الأجرة حتى ولو تم مصادرة البضاعة فى ميناء الشحن ، تأسيساً على أن هناك نوع من الخسارة قد أصاب الناقل تتمثل فى المدة التى مكثت فيها البضاعة على ظهر السفينة .

- ولكن هذا الحل الذى تبناه القانون الرومانى يتنافى مع العدالة والمنطق القانونى ، إذ يجب فى هذه الحالة أن نفرق بين حالتين :-

الأولى :- إذا تم مصادرة البضاعة فى ميناء الوصول ، فإن العدالة تقضى بإستحقاق الربان للأجرة ، وذلك لأنه قام بتنفيذ إلتزامه بتوصيل البضاعة إلى المكان المبتغى . والقول بغير ذلك يؤدى إلى إثراء الشاحن على حساب الناقل بدون سبب .

(١) Loi 11 - Dig - L. 19. T. 4 .

الثانية : - إذا تم مصادره البضاعة فى ميناء الشحن ، فهنا لا يستحق الربان أجرة على نقل البضاعة وإن كان يستحق تعويض عن تفويت المصلحة - إذ أنه لم يقم بتنفيذ التزامه . والقول بغير ذلك يؤدى إلى اثراء الناقل على حساب الشاحن بدون سبب .

٩- الحق فى حبس البضاعة والامتياز عليها من قبل الربان :

وهذه الحقوق قد رتبها القانون الرومانى للناقل فى الحالة التى يجد فيها نفسه فى مواجهة مع شاحن سيئ النية أو مدين معسر . إذ يستطيع بمقتضاها أن يحصل على حقه فى الأجرة . ونعرض للوسليتين على النحو التالى : -

أولاً : الحق فى حبس البضاعة La droit de Retention :

لقد تقرر الحق فى الحبس بمقتضى القانون الثانى من موسوعة جستنيان - الكتاب الرابع عشر - الباب الثانى [1] وفى الجزء الأول من هذا القانون ، أكد الفقيه الرومانى بول PAUL ، أن ملاك البضاعة التى تم التضحية بها للمصلحة المشتركة لهم حق الرجوع على الربان بمقتضى دعوى الإيجار « l'action ex locato » . وأن الربان له حق الرجوع على ملاك البضاعة التى تم انقاذها بمقتضى دعوى الإستئجار l'action ex conducto كل بحسب الفائدة التى عادت عليه من إنقاذ البضاعة .

ويمكن لنا أن نستنتج من القانون السابق أن مالك البضاعة التى

---

(١) Loi .2 - Dig - L. 14. T. 2 .

تم إلقـاءها فى البـحـر لـه الحق فى الرجـوع على الربان للحـصـول على التـعـويض الكامل عن البضـاعـة ، ويرجع الربان بدوره على الشـاحنين الآخرين بدعوى العـقد « l'action du contriat » ليـسـترد المبلغ الذى دفعه لحسابهم .

وقد تظهر أمام الربان فى رجوعه على الشاحنين مشكلة إفلاسهم مما يؤدى إلى تحـمل السـفـينة بكل الخسـارة ، ومن ثم يصبح الربان فى وضع صعب .

ولهذا نجد أن الجزء الثانى من القانون السابق قد أعطى للربان الحق فى حبس البضاعة إذا كان هناك مجموعة من الشاحنين المتضامنين فى تحمل ثمن البضاعة التى تم إلقاءها فى البحر .

ولكن هل يسمح هذا القانون للربان بحبس البضاعة المحملة على ظهر السفينة للحصول على قيمة الأجرة ، حتى ولو لم يكن هناك تضامنا بين الشاحنين فى تحمل قيمة البضاعة الملقاه فى البحر ؟

يعد من الصعوبة بمكان اعطاء الربان هذا الحق ، وذلك فى حالة عدم وجود نص يحكم هذه الحالة . كما أن القانون السابق يعد متعلقا بحالة إستثنائيه هى حالة التضامن بين الشاحنين ، ومن ثم فإنه لا يمكن أن يصبح هو القاعدة التى تحكم عقد النقلالبحرى فيما يتعلق بالأجره . إذ أن الربان بامكانه أن يتخذ الإحتياطات اللازمة لدفع الأجرة مثل الاتفاق على دفع الأجرة مقدما .

– وقد أنتقد أحد الفقهاء [١] الحل الذى تبناه القانون الرومانى ، موضحا أن الربان يعد فى وضع يسمح له بإستعمال هذا الحق كضمان للحصول على دين الأجرة . ويستند فى رأيه هذا إلى قواعد الانصاف l'equite التى تمنع من إثراء أحد المتعاقدين على حساب الآخر.فالحق فى الحبس يعد الطريق الأول للضمان الحقيقى الذى يتفق مع روح التشريع. فالدائن الذى يضع يده على شئ مملوك لمدينه يحتفظ به تحت يده إلى أن يحصل على حقه ، وذلك خشيه من إفلاسه .

بالإضافة إلى ذلك فإن القانون الرومانى ذاته قد طبق هذا الحق على كل عقود حسن النيه :–

ففى عقد عاريه الاستعمال يستطيع المستعير أن يحبس الشئ المعار تحت يده إلى أن يقوم المعير بتنفيذ التزامه [٢] .

كما قرر أيضاً هذا الحق للدائن المرتهن Gagiste وذلك بغيه الحصول على حقه من المدين الراهن ويحمية من كل الدائنين الآخرين [٣].

كما قرر هذا الحق أيضاً فى عقد البيع ، حيث أن دين كل متعاقد يكون مضمونا بحق الطرف الآخر . ومن ثم يكون من حق كل طرف أن

---

(١) جوزيف باربير – المرجع السابق – ص ٨١ .

(٢) Loi 59 - Dig - L. 47. T. 2 .

(٣) Loi 8 . pr. Dig - L. 13. T. 7 .

يمتنع عن تنفيذ التزامه إذا لم ينفذ الطرف الآخر التزامه . فإذا لم يحصل البائع على ثمن الشئ المبيع فإنه يستطيع حبس هذا الشئ إلى أن يؤدى المشترى الثمن (١) .

- كما أعطى القانون الرومانى هذا الحق لواضع اليد على ملك الغير ليحصل بمقتضاه على المصروفات التى أنفقها على هذا المال (٢) .

وتمشيا مع ذلك فإنه كان يجب على المشرع الرومانى أن يعترف بهذا الحق للربان للحصول على الأجره بصفه مطلقه ، حتى ولو لم يكن هناك مشاركه أو تضامن بين الشاحنين .

ثانيا: حق الامتياز :

يعرف الامتياز فى القانون الرومانى بأنه حق الأفضلية التى يعطى للدائن للحصول على حقه فى الأجره من ثمن البضاعة بعد بيعها بالتقدم على غيره من الدائنين العاديين (٣) .

ومن هذا التعريف يكون للربان حق امتياز على البضاعة المحملة على ظهر السفينة للحصول على أجره النقل .

- وحق الامتياز يعد مكملا للحق فى الحبس ، إذ أن الامتياز لا يعطى للربان حق التتبع « droit de suite » فالربان بإعتباره دائنا

---

(١) Loi 13/8 - Dig - L. 19. T. 1 - Loi 25 Dig - L. 19 . T. 1 .

(٢) أكاريس - المرجع السابق - جـ ٢ - ص ٩٦٢ .

(٣) Loi 9 - cod - L. 8. T. 48 .

بالأجرة يعد حارسا للبضاعة فقط . ومن ثم فإنه بدون الحق فى الحبس يملك الشاحن إسترداد بضائعه بدون أن يدفع الأجرة .

ولذلك فإنه إذا كان الربان محروماً من الحق فى الحبس فإن الامتياز يعد بالنسبة له ضماناً وهمياً .

١٠- سيلان أو رشح البضاعة وأثره على دفع الأجرة :

قد يحدث فى بعض الأحيان سيلان للبضاعة أو رشح ، وبصفة خاصة إذا كانت عبارة عن مواد سائلة . وهنايثور التساؤل عن مدى حق الشاحن فى الامتناع عن دفع الأجره فى حالة حدوث رشح للبضاعة ؟

بالرجوع إلى نصوص القانون الرومانى نجد أنه لم يضع قاعدة عامة تحكم هذه الفرضية التى ظهرت فى التجارة البحرية فى هذا العهد . ولذلك فإن البحث عن حل لهذه الفرضية تستدعى الرجوع إلى المبادئ العامة فى القانون الرومانى .

وبالرجوع إلى المبادئ العامة لعقد النقل فى القانون الرومانى نجد أن الالتزام الرئيسى للربان هو نقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه ، وفى مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع الأجرة .

ففيما عدا حالة الإيجار المتماثل « la conductio irregulario » لا يكتسب الربان صفة المالك للأشياء المحملة على ظهر السفينة ، أو يعتبر كمودع لديه بحيث يلتزم برد البضاعة المحملة على سفينته . والشاحن بدوره يلتزم من حيث المبدأ بدفع الأجره ، ولا يملك دفع شيئاً آخر يحل محل الأجرة .

فالربان لا يجبر على استلام شيئا آخر غير الشيئ المتفق عليه كأجرة . ومن ثم فانه يستطيع أن يطالب بالأجرة المتفق عليها .

وإذا كان الربان غير ملزم باستلام شيئا آخر يحل محل الأجرة، فإنه على النقيض من ذلك هو الذى يملك قبول أى شيئ آخر يحل محل الأجره. ومن ثم يمكنه أن يقبل الوفاء العينى وهو ما يطلق عليه الفقهاء الرومان « Datio in solutum »

وبالتالى فإن الربان يمكن أن يقبل البضاعة الذى يتركها الشاحن مقابل الأجره ، وهو ما يترتب عليه سقوط حقه فى المطالبه بها .

أما إذا حرم الربان من البضاعة التى تركها الشاحن مقابل الأجرة، فإنه يكون له حق الرجوع عليه بالأجرة ، وهذا ما قال به الفقيه الرومانى مارسيين Marcien [١] . إذ يرى أن الإستحقاق الجزئى للبضاعة يماثل الاستحقاق الكلى لها . وفى مثل هذه الفرضية يمكن للناقل أن يستخدم دعوى العقد ذاته . أما أولبيان فقد وافق على إستعمال الدعوى الناقعه من قبل الربان [٢] .« action ex empto utilis » .

- وإذا ما كان قبول البضاعة المتروكة من قبل الربان يعد بمثابة وفاءاً عينيا للأجرة . فهل يعد التخلى عن البضاعة من قبل الشاحن وتبليغ الربان برغبته هذه بمثابة وفاءاً بالأجرة ؟ والإجابة على هذا التساؤل بالنفى لأن التخلى يعد تصرفا صادراً بإرادة الشاحن وحده،

(١) Loi 46 - Pr. Dig - L. 46. T. 3 .
(٢) Loi 24 - Pr. Dig - L. 13. T. 7 .

وهذا لا يكفى من أجل إضفاء صفة المالك على الربان ، إذ لا يمكن أن يمتلك البضاعة رغماً عن إرادته ، ومن ثم يظل الربان دائناً بالأجرة .

ولهذا فإن ترك البضاعة فى القانون الرومانى كان لا يعد من قبيل الوفاء بالأجرة إلا بموافقة الربان [١] .

١٢- مدى تأثير نقل البضائع أو الركاب من سفينة إلى أخرى على دفع الأجرة transbordement :

يحدث أحيانا فى الواقع العملى أن لا يتمكن الربان من الدخول فى أحد الموانى نظراً لطبيعة الميناء أو الشحنة المحملة على ظهر السفينة مما يضطر معها إلى نقل الحمولة إلى سفن أخرى تستطيع الدخول إلى الميناء .

وهنا يثور التساؤل عن مدى حق الربان فى الأجرة إذا ما فقدت السفن التى إنتقلت إليها الحمولة ؟ .

يفرق القانون الرومانى[١] *بين حالتين* :

الأولى :- إذا ما كانت الضرورة المطلقة هى التى ألجأت الربان إلى نقل البضاعة إلى سفينة أخرى ، مثل عدم تمكنه من الدخول بسفينته إلى الميناء بدون تخفيف الحمولة ، أو إذا إضطر إلى تفريغ البضاعة بدون نقلها لأى سفينه أخرى نظراً لإنخفاض منسوب المياه عن الحد الذى يسمح بالملاحة فإن الربان لايسأل عن الخسارة التى تحدث فى مثل هذه الظروف.

---

(١) أكاريس – المرجع السابق – جـ ١ – ص ٥١٣ ، ٥٥١ .

(٢) Loi 13 / 1- Dig. L .19 T. 2 .

ويكون له الحق فى الأجره التى تتناسب مع المسافه المقطوعة .

الثانية : - إذا كان الربان قد قام بتغيير السفينة بدون أن تكون هناك حالة ضرورة ملحة أو إذا لم يأخذ فى إعتباره لتصريحات الشاحن ، أو إذا كان قد إرتكب هذا الفعل نتيجة لتهوره أو رعونته وعدم تبصره فإن مسؤليته تنعقد عن الخسارة التى تحدث للشاحن ، كما يفقد حقه فى الأجرة .

المبحث الثانى

الإلتزامات التى تفرضها القوانين

بجانب الإلتزامات التى يفرضها عقد النقل البحرى على عاتق الناقل ، هناك مجموعة من الالتزامات الأخرى التى يفرضها القانون الرومانى على عاتق الناقل . من هذه الالتزامات ما يلى : -

١- الالتزام بالقيادة .

٢- الالتزام برص وتستيف البضاعة .

٣- تحريم تصدير أنواع معينه من البضاعة .

٤- الالتزام الجمركى .

٤- منع الغش أو التهريب .

٥- الالتزام بتعيين ملاحين للسفينة .

٦- الالتزام بعدم تغيير إتجاه السفينه .

ونعرض لهذه الالتزامات على الوجه التالى :-

١- الالتزام بالقيادة :-

يعد الربان فى القانون الرومانى بمثابة السيد على ظهر سفينته وذلك بعد الله سبحانه وتعالى و دليل ذلك ما عبر به فقهاء القانون الرومانى عن طبيعة سلطة الربان . فسلطة الربان ، كما يقول الأستاذ

باردیسو PARDESSUS كـانت تماثل سلطة الحـاكم أو رب العـائلة فى القانون الرومانى [١] . أما طاقم السفينة فكان يتألف فى بادئ الأمر من مجموعة من العبيد السجناء تحت قيادة أحدهم .

ووفقاً للأستاذ دى سيز DE . SEZE [٢] يعد الناقل بمثابة القاضى ، ومن ثم نائبا عن السلطة العامة فيما يتعلق بقيادة السفينة ، حيث يقو « إن المسؤليه الملقاه على عاتق الناقل بالنسبة لكل المسافرين على سفينته تعطيه سلطة مطلقة على كـل المتواجديـن على ظهرها » .

ويرى جوزيف باريير أن سلطة الربان البحرى فى القانون الرومانى كانت تماثل سلطة القائد العسكرى « le chef militaire » . فـهى تتضمن السلطة النظامية التى تعطيه الحق فى توقيع عقوبات على المسافرين قد تصل إلى حد توقيع عقوبات جسدية .

ونتيجة لهـذه السلطـة النظامية ، فإن الناقل كـان يلتزم بتطبيق النظام بين البحاره والملاحين ، وفقاً لمجموعة رودس ، وبصفة خاصة البـاب الخامس منها والذى يتولى تنظيم العلاقة بين الربان وطاقمه .

---

(١) باردیسو - - المرجع السابق - الكتاب الأول - ص ٣٢٢ - فقرة أولى .

(٢) M.D.E. "Responsubilité des propritaires de navires ". Paris 1883. Vol . 1 . p. 43 .

٢- رص وتستيف البضاعه :

لا تقتصر سلطة الربان على الأشخاص فقط وإنما تمتد لتشمل البضاعة . فهو كان يلتزم بالعنايه برص البضاعة وتستيفها على ظهر سفينتنه . ومن ثم كان يعد مسؤلا عن التلف الذى يحدث للبضاعة نتيجة لعيب خاص فى رص البضاعة [١] .

وفيما يتعلق برص البضاعة نجد أن القانون الرومانى لم يكن يتضمن نصا ينظم هذه العملية . ولذلك كان الربان حراً فى رص وتستيف البضاعة ، بالطريقة التى يرى أنها تحفظ البضاعة وتضمن الأمان للسفينة ذاتها .

ونتيجة للحرية التى يتمتع بها الربان فى عملية رص البضاعة ، فإنه كان من السهل عليه الافلات من المسؤلية التى يمكن أن تقع على عاتقه فى حالة حدودث أضرار بالبضاعة نتيجة لعيب فى رصها . إذ تستند المسؤليه فى هذه الحالة إلى المبادئ العامة فى القانون الرومانى .

٣- تحريم تصدير أنواع معينة من البضائع .

هناك العديد من المراسيم الإمبراطورية التى تحظر على الناقل تصدير العديد من البضائع إلى الدول التى يسكنها البربر ، مثل الذهب ، والنبيذ ، والزيت والملح ، والمعلبات ، والحديد ، والأحجار ودروع السفن

---

(١) Loi 5/1 - Dig - L. 7 T. 9 .

ومرابط القوارب [١] .

كما أن الربان الذى يضبط فى حالة تلبس بتصدير أى نوع من هذه الأنواع كان يوقع عليه عقوبات صارمه قد تصل إلى حد عقوبة المـــوت « la peine de mort » [٢] . بالإضافة إلى مصادرة البضاعة المضبوطه مع تسليم السفينة لمالكها إذا كان هذا المالك بعيداً عن ارتكاب هذه الجريمة [٣] .

- وتحريم تصدير هذه السلع إلى الدول التى يقطنها البربر كان يستند إلى اعتبارات اقتصادية وعسكرية . فمن ناحية أولى كان الرومانيون يخشون الدخول فى معارك حربية مع البربر . ومن ناحية ثانية كان يعتبر الرومانيون تصدير الذهب بمثابة عامل من عوامل افتقار البلاد .

وفى عصر الإمبراطورية السفلى « le BAS - EMPIRE » تم تحريم أنواع أخرى من البضائع .

فكان يحظر على الأفراد العاديين إستيراد الأقمشة الملونة باللون

---

(١) تقنـين تيودوز Theodose - الكتاب السابع - الباب السادس عشر ، والثالث - جـ ١ - ص ٤٠٠ .

(٢) Dig - L. 39 - T. 4 .

(٣) المرسوم الثانى - الفقره الثانيه - تقنين جستنيان - الكتاب الرابع - الباب ٤١ - قد أشار إلى الجنح التى يحكم فيها بالمصادرة بالاضافة إلى العقوبات الرئيسية التى كانت توقع على مرتكب هذه الجرائم .

الأرجوانى « Pourpre » . إذ أن إرتداء هذه اللون من الأقمشة كان يعد علامه أو إشاره إلى السلطة الإمبراطوريه . ولهذا كان يتم مصادرة هذا القماش وتوقيع العقوبة الرئيسيه على من يتهور ويقوم ببيع هذا النوع من القماش . إذ أن التجاره فى مثل هذا النوع كانت تعد من قبيل التجاره الأمبراطوريه [١] .

٤- الالتزام الجمركى :-

تتميز القواعد الجمركية فى القانون الرومانى بالصرامة والتطبيق الحازم . فلا يستطيع أى فرد يقيم فى الأمبراطورية الرومانية أن يجهل أن الضريبة الجمركية التى كانت تسمى فى روما باسم خاص هى « le portorium » أى حق الدخول . وهذه الضريبة كانت تقدر باثنين ونصف فى المائة من القيمة بالنسبة للأشياء العادية . أما بالنسبة للأشياء الترفيهيه فكانت تتراوح هذه الضريبة ما بين ١٢٪ ، ٢٥٪ [٢] من قيمة هذه الأشياء . وهذه الضريبة كانت تفرض على طول الرحلة سواء فى البر أو البحر على كل سلعة سواء عند الدخول أو الخروج . وبمعنى آخر فإن كل إقليم كان له خط جمركى خاص به . ومن ثم فإن كل سلعة وفقاً لمكان وصولها يمكن أن تدفع الضريبة الجمركية أكثر من مرة وفقا لطول الرحله وعدد الخطوط الجمركية التى تمر بها . ولهذا فإن هذه الضريبة كانت تؤدى فى بعض الأحيان إلى إفلاس التجار .

(١) المرسوم الأول - تقنين جستنيان - الكتاب الرابع - الباب ٤٠ .

(٢) DURUY "Histoire des Romains" T. 4 . p. 11 et 12 .

وهذا النوع من الضرائب كان موجود فى فرنسا فى بداية القرن التاسع عشر . فكانت القوانين الجمركية الفرنسية تفرض ضريبة على الإنسان المتوفى وهو فى طريقة إلى مثواه الأخير عند عبوره الجمرك .

ونتيجة لذلك فإن الناقل كان يدفع الضريبة الجمركية بصفه أساسيه فى مكان الوصول ، ولكنه كان يتعرض لدفع الضريبة الجمركية فى أماكن مختلفة إذا دعته الظروف إلى تغيير خط سيره . (١)

٥- تحريم الغش « la Fraude »

من الالتزامات التى يفرضها القانون الرومانى على عاتق الربان الالتزام بالادلاء بالبيانات الصحيحة عن البضائع ، وعدم محاولة الغش فى الادلاء بهذه البيانات .

وهذا النوع من الغش يأخذ فى القانون الرومانى صورتين محددتين :-

الأولى : - الاعلان من قبل الربان ، عن بضائع معفاه من الضرائب ، فى حين أن البضائع المحمله على ظهر السفينه تخضع فعلا للضريبة .

الثانية : - عدم الاعلان على بضائع تخضع فعلا للضريبة ، أو محاولة تمريرها مع بضائع أخرى قليله القيمة وتفرض عليها ضريبة بسيطة .

---

(١) Loi 37 . Dig . L. 11 . T. 7 .

- وفى كلتا الحالتين كان يقضى القانون الرومانى بمصادرة البضاعة ونقل ملكيتها إلى مصلحة الضرائب أو خزانه الدولة [١] .

- ولحماية التطبيق الصحيح لقانون الضرائب الجمركية كان يملك النوتى حق فتح كل طرود الحموله وتفتيش المسافرين حتى النساء منهم باستثناء السيدات المسنات [٢] .

- والغش فى القانون الرومانى كان يشكل أحيانا مخالفة بسيطة لقانون الجمارك « Iex lens - oria وأحيانا أخرى يمثل جريمة ضد أمن الدولة . فلقد ذكرنا سابقاً أن إستيراد الأقشمة الإرجوانية من قبل العامة بعد جريمة يعاقب عليها مرتبكها بالإضافة إلى مصادرة الأقمشة محل الجريمة . ونفس العقوبه كانت توقع على الناقل الذى يقوم بتهريب بضائع متعلقة بالحرب .

٦- الالتزام بتعيين ملاح للسفينه :

من الإلتزامات التى تقع على عاتق الربان تعيين ملاح للسفينة يتولى تنبيهه عن الأخطار التى يمكن أن يواجهها فى البحر [٣] .فإذا ما دخل الربان إلى البحر دون أن يكون معه ملاح فإنه يكون مسؤلا عن الأضرار التى تصيب الشحنه من جراء ذلك . ولا يستطيع التفصل من هذه المسؤليه إلا إذا أثبت القوه القاهرة أو الحادث الفجائى .

---

(١) Co d , L. 4 . T. 9 .

(٢) DURUY . op. cit., p. 508 .

(٣) Loi 13 - 2 - Dig. L. 19 . T. 2 .

وإذا كان القانون الرومانى قد أقر مسؤليه الربان فى هذه الحالة ، فإنه قد إعتبرها بمثابة مخالفه للقواعد التنظيميه ، ومن ثم لايقع تحت طائله القانون الجنائى .

٧- الالتزام بعدم تغيير إتجاه السفينه .

يلتزم الربان وفقاً للقانون الرومانى بعدم تغيير إتجاه السفينة [١] وهذا الالتزام لا يقع على عاتق الربان بقوة القانون وإنما بناءاً على مشارطه خاصة ملحقه بعقد النقل البحرى . ولذلك إذا لم توجد المشارطه فإن الربان يكون حراً فى إختيار طريقة ، وفى تغيير هذا الطريق . أما إذا وجدت المشارطة فإن الناقل يجب أن يلتزم بالطريق المرسوم له فى هذه المشارطه وبالوقت المحدد للرحله ، وإلا عدا مسؤلا عن تغيير الطريق أو الوقت .

أما إذا كان تغيير الطريق أو الوقت نتيجة للخوف من الغرق أو من القراصنه فإن الناقل يكون بصدد قوة قاهره تعفيه من المسؤليه عن تغيير الطريق أو الوقت [٢] .

---

(١) تقنين نيو دوز - الكتاب الثامن - الباب الخامس - المرسوم الثامن .

(٢) Loi 122 - 1 - Dig - L. 45 . T. 1 .

الفصل الرابع

مستغل السفينة

L'ARMATEUR

يعنى الاستغلال بصفة عامة فى القانون الرومانى كل عمل يقصد به إستغلال صناعى أو زراعى أو تجارى بهدف تحقيق الربح .

ويقصد بالاستغلال فى نطاق التجاره البحريه الرومانيه إستغلال سفينه بحرية بقصد تحقيق ربح سواء كان مستغلها يعد مالكا لها أو مستأجراً لها لمدة معينة [١] ، ولهذا نجد أن الرومانيين يستخدمون مصطلح ARMATEUR بإعتباره مرادفا لمصطلح « Exercitor » .

فقد يقوم باستغلال السفينة مالكها ، وقد يعهد بها إلى شخص آخر ليتولى إستغلالها إما على سبيل الإيجار ، وإما بصفته وكيلا عنه فى إدارة السفينة وإستغلالها . وهذا مايدعونا إلى البحث عن مسؤليته فى القانون الرومانى وبصفة خاصة فى حالة تعيينه وكيلاً ينوب عنه فى إدارة السفينة وإستغلالها ، إذ أن مسؤليته فى هذه الحالة تعد محلا للمناقشة وتستدعى التعرض للعديد من النقاط الهامة ، مثل مسؤليته عن أفعال الربان أو البحاره والمسافرين ومسؤليته فى حالة التصادم ورمى البضاعة ، وهو ما نعرض له من خلال المباحث الآتية :-

---

(١) Loi 1 / 2 - Dig _ L. 4 . T. 9 - Loi 1 / 12 - Dig - L. 7 . T. 1 .

المبحث الأول : مسؤلية المستغل عن أفعال الربان

المبحث الثانى : مسؤلية المستغل عن أفعال البحارة والمسافرين.

المبحث الثالث : مسؤلية المستغل فى حالة التصادم ورمى البضاعة .

المبحث الرابع : دعوى التجارة البحرية .

المبحث الأول

مسؤلية المستغل عن أعمال الربان

لاتثور مسؤلية مستغل السفينة فى القانون الرومانى إلا حينما يوكل الربان فى إدارة السفينة وإستغلالها ، حيث يثور التساول عن مدى مسؤليته عن أفعال الربان ؟ ومدى هذه المسؤلية فى حالة تعدد الربانية ، أو تعدد الملاك ، وفى حالة خيانة الربان ؟

– وفيما يتعلق بمسؤليته عن فعل الربان نجد أن المشرع الرومانى كان عادلا حينما ماثل بين المستغل الذى يوكل الربان فى إدارة سفينة وبين مالك المتجر الذى يوكل أحد الأشخاص فى إدارة هذا المتجر [١] .

ومن ثم فإنه يكون مسؤلا عن أفعال الربان فى نفس النطاق الذى يسأل فيه مالك المتجر عن أفعال الشخص الذى يوكله فى إدارة هذا المتجر .

وبهذا فإن القانون الرومانى قد منح لكل شخص بتعاقد مع ربان السفينة الحق فى إستخدام دعوى التجارة البحرية « l,action ex ercitoria [٢] » ضد مستغل السفينة وذلك على خلاف

---

(١) Loi 1 - Pr. - Dig - L . 14 . T. 1 .

(٢) وهذه الدعوى تمنح لمن تعاقد مع إبن الأسره أو العبد الذى عهد إليه بإدارة سفينه من قبل رب الأسره أو سيد العبد بحيث يستطيع بمقتضاها أن يرجع على مجهز السفينه سواء كان رب الأسره أو سيد العبد طالما أن التعاقد قد تم فى حدود السلطه المخوله له . ومن ثم لاتوجد هذه الدعوى إذا كانت تعاقدات المعهود إليه بأمر التجاره تخرج عن حدود السلطات المخولة له

======

قواعد الوكالة . إذ أن هذه الدعوى تعد من خلق البريتور الرومانى وتستند إلى قواعد العدالة .

وبمفهوم عكسى ، لا يستطيع المستغل أن يستخدم هذه الدعوى ضد الأغيار الذين يتعاقدون مع الربان ، وإنما يكون له حق الرجوع على الربان بمقتضى دعوى إجارة الأعمال إذا كان قد أجر خدماته للربان ، ويرجع عليه بدعوى الوكاله إذا كان قد قدم خدماته للربان مجانا ، وإذا كان الربان عبداً للمالك فإن هذه الأخير لن يكون فى حاجة إلى دعوى لمحاسبة عبده عن إخلاله بوظيفته أو سوء إدارته للسفينة (١) .

- وفى الواقع العملى للتجارة البحرية نجد أن الربان فى الكثير من الأحوال يكون وكيلاً عن مجموعة من المستغلين سواء كانوا يملكون السفينة على الشيوع ، أو كانوا يمثلون شركة للعمليات التجارية . وفى مثل هذه الحالة فإن الأغيار الذين تعاقدوا مع الربان يملكون حق الرجوع على أى من هؤلاء الموكلين بمقتضى دعوى التضامن « l'action in solidum » ، ويطالبه بكل الدين ، وإذا ما وفى بالدين فإن ذمة باقى الموكلين تبرأ من هذا الدين . ويكون لهذا المدين الذى وفى بكل الدين حق الرجوع على المدنيين الآخرين بمقدار نصيب كل منهم ويمكن للغير أن يرجع على جميع الموكلين بحيث يكونوا متضامنين فى الوفاء بالدين.

==== والتى تتعلق بالاستغلال البحرى - لمزيد من التفاصيل عن هذه الدعوى : أنظر د/ طه عوض غازى ، « النيابة التعاقديه فى القانون الرومانى والشريعة الاسلامية » رسالة دكتوراه ، حقوق عين شمس سنه ١٩٩١ - ص ٤٨ ، وما بعدها .

(١) Loi 1 / 17 - 18 - Dig . L. 14 . T. 1 .

- وقد يحدث فى بعض الأحيان أن يوكل مستغل السفينة مجموعة من الربانية فى إدارة وقيادة السفينة . وهنا نجد أن القانون الرومانى قد فرق بين فرضين مختلفين : -

الفرض الأول : - وفيه يتعاقد المستغل معهم بعقد وكاله واحد دون أن يبين حدود وكالة كل منهم على حده أو أن يوضح المهمة المعهود بها إلي كل منهم . وفى هذه الحالة يسأل المجهز عن تصرفاتهم فى مواجهة الأغيار (١) حتى ولو كان هذا التصرف خارج حدود الوكالة .

الفرض الثانى : - وفيه يتعاقد المستغل مع كل ربان على حدة ، ويحدد له المهمة الموكلة إليه ، كما لو عهد إلى أحدهم بمهمة شحن البضاعة ، وعهد إلى الآخر بمهمة قبض الأجرة . فإن المستغل لا يسأل عن تصرفاتهم أمام الشاحن أو الغير إلا إذا كان التصرف قد تم فى حدود الوكالة المعهود بها إليه ، إذ أن من تعامل مع الربان فى هذه الحالة يكون مسؤلا عن الإلمام بحدود وكالة الربان ،وإذا أهمل أو قصر فى ذلك فإنه يكون مسؤلا عن إهماله وتقصيره (٢) .

ويرى الأستاذ بارديسو (٣) أن المستغل لا يمكنه أن يتبرأ من المسؤليه إلا إذا كان قد حدد مضمون الوكاله والتعديلات التى طرأت عليها . فإذا ما فعل ذلك وتجاوز الربان حدود وكالته فإنه لايسأل أمام الأغيار عن هذا التجاوز ، إذ أن الشاحن فى هذه الحالة يكون على علم

---

(١) Loi 1/13 - Dig . L. 14 . T. 1 .

(٢) Loi 1 / 14 - Dig . L. 14 . T. 1

(٣) بارديسو - المرجع السابق - جـ ١ ، ص ٦٨ .

بحدود وكالته ورغم ذلك تعاقد معه وهو يعلم أنه قد تجاوز وكالته ومن ثم يكون قد أهمل فى تعامله مع الربان الأمر الذى لا يمكّنه من الرجوع على المستغل .

- وقد يحدث أحيانا أن يقوم الربان بإحلال شخص آخر ليتولى مهمته نيابة عنه إذا ما دعته الظروف إلى ذلك ، كما لو كان قد أصابه مرض فى ميناء الوصول وقام بتوكيل شخص آخر لتأجير السفينة للعوده أو لشراء بعض البضائع أو ليبرم قرضا لازما للسفينة . هل فى مثل هذه الحالة يلتزم المستغل بالتصرفات التى يجريها وكيل الربان ؟

بالرجوع إلى نص الفقرة الخامسة من القانون السابق [١] نجد أنها قد فرقت بين فرضين :-

الفرض الأول : علم المستغل بهذا التوكيل وإقراره له ، وفى هذه الحالة يكون مسؤلا أمام الشاحن عن تصرفات وكيل الربان .

الفرض الثانى : عدم علم المستغل بهذا التوكيل وعدم إقراره له . وفى هذه الحالة لا يسأل المستغل عن تصرفات وكيل الربان . ومن ثم لا يكون أمام الشاحن أو الأغيار إلا الرجوع على من تعاقد معه .

ويرى أولبيان [٢] أن المستغل يسأل عن تصرفات وكيل الربان فى كلا الحالتين (حالة العلم والجهل) وفقاً لمبادئ العدالة ، إذ أن

---

(١) Loi 1/5 - Dig . L. 14 . T. 1 .

(٢) أنظر جوزيف باريير - المرجع السابق - ص ١٣٥ ومابعدها .

التصرفات التى يجريها وكيل الربان تعود بفوائدها على المجهز فى الحالتين ومن ثم فإنه يسأل عن الأخطاء التى يرتكبها وكيل الربان لأنها تعد فى هذه الحالة من قبيل الأخطاء الجسيمه التى يجب على الأصيل أن يتحمل نتائجها . وقد أسس أولبيان هذا الحل على المصلحة العليا للملاحة البحرية ونحن نميل إلى هذا الرأى ، إذ أن هذا الحل يتفق مع ظروف الملاحة البحرية ، التى قد لا تسعف الربان فى القيام بتبليغ الأصيل عن وكالة شخص آخر يتولى مهمته نيابة عنه . إذ قد تكون الظروف التى دفعته إلى عمل ذلك قد حدثت فى مكان لا يستطيع معه أن يقوم بعمل هذا التبليغ . وإذا لم يقوم الربان بإحلال آخر محله نتيجة للظروف التى ألمت به فإن ذلك يعود بالخساره على المستغل ، بل قد يؤدى إلى فقد السفينة بكاملها . ولهذا فإن مصلحة الملاحة تقتضى منه أن يقوم بتوكيل غيره ليتولى مهمته سواء علم بذلك المستغل أم لم يتمكن من إعلامه ، مع تقرير مسؤلية المستغل عن أفعال وكيل هذا الربان .

* وفى حالة عدم وجود وكالة للربان ، فإن هذه الوكالة تكون مفترضه إذا كان عمل الربان يتعلق بشراء المؤن والعتاد اللازم للسفينة أو إذا كان عمله ينصب على التعاقد مع الملاحين اللذين تستلزمهم السفينة، أو من أجل إقتراض المبالغ الضرورية اللازمة لتجهيز السفينة . ومن ثم يسأل المستغل عن أعمال الربان التى تدخل فى هذا النطاق [١] .

(١) Loi 1/7 - Dig - L. 14 . T.1 .

وعلى العكس من ذلك ، وبالموافقه لنص الفقرة الثالثة [١] من القانون السابق ، يجب أن يكون هناك وكاله خاصة من قبل المستغل تسمح للربان بشراء وبيع البضائع . أما القروض الذى يبرمهـا الربـان لا يسـأل عنهـا المستغل إلا إذا كانت قد أبرمت من أجل تجهيز السفينة [٢] .

والحال كذلك أيضاً إذا ما قام الربان بإبرام بعض القروض بهدف سداد قروض سابقة كان قد إستخدمها فى تجهيز السفينة ، حيث يسأل عنها أيضاً المستغل قبل المقرضيين مثلهم فى ذلك مثل المقرضين [٣].

خيانـة الربـان :

قد يحدث فى بعض الأحيان أن يقوم الربان بإبرام قروض من أجل تجهيز السفينة ، ثم يقوم بإختلاس هذه الأموال ، فهل يسأل عن هذه القروض أمام المقترض ؟

يجيب على هذا التساول نص الفقرة التاسعة [١] من القانون السابق، وذلك بإجراء تفرقه بين فرضين :-

الفرض الأول : - إذا كان قد افترض هذه الأموال بناءاً على وكالة صريحة من المستغل من أجل استخدامها فى تجهيز السفينة ، فإن المستغل سأل عنها أمام المقرض ، ثم يقوم بإسترداد هذه الأموال بعد ذلك

(١) Loi 1 / 3 - Dig . L. 14 . T. 1 .

(٢) Loi 1 / 8 - Dig . L. 14 . T. 1 .

(٣) Loi 1 / 11 - Dig . L. 14 . T. 1 .

(٤) Loi 1 / 9 - Dig . L. 14 . T. 1 .

من الربان لأنه عند إقتراضه يقر رسمياً بأنه قد اقترض هذه الأموال بالاستناد إلى وكالته ، فهو يتصرف فى حدود وكالته ، ومن ثم فإن خيانته تأتى فى وقت لاحق لتسلمه القرض مما يلقى بالمسؤليه عنها على عاتق موكله لأن المقرض يعد ضحية فى هذه الحالة لخطأ الوكيل والـذى لا يجب معها أن يكون المقرض مجرداً من الوسائل اللازمة للحصول على حقه .

الفرض الثانى : - إذا لم يكن هناك وكالة صريحة من المستغل للربان تسمح له بإبرام هذا القرض ، ولم يبالى المقرض وأهمل وتقاعس عن التأكد من وجود هذه الوكالة وأن القرض مقدم لمصلحة السفينة ، فإنه لا يستطيع الرجوع على المستغل ، إذ يفترض فى هذه الحالة أن المقرض قد أبرم هذا القرض وهو يعلم أن الربان لن يستخدمه فى تجهيز السفينة .

وبالرجوع إلى الفقره العاشرة من القانون السابق [(١)] نجد أنها تشير إلى فرضية أخرى لنيابة الربان تتمثل فى قيام الربان بإبرام قرض من أجل شراء بعض الأشياء التى تدخل فى حدود وكالته ، ثم يقوم برفع ثمن هذه الأشياء بالمخالفه لأثمانها الحقيقية ويستولى لنفسه على المبلغ الزائد عن الثمن الحقيقى .

وهنا تقرر هذه الفقرة مسؤلية المستغل أمام المقرض عن خيانة الربان ، وذلك إستناداً إلى أن الربان قد تعامل فى حدود وكالته ، وأن المقرض قد تعامل معه بحسن نيه ودون أن يعلم بأن القرض الذى أبرمه معه أكبر من الثمن الحقيقى للأشياء التى. إقترض من أجل شراءها .

---

(١) Loi 1 / 10 - Dig - L. 14 . T.

المبحث الثانى

مسؤلية المستغل عن أعمال البحارة والمسافرين

١- أعمال البحارة :

من حيث المبدأ نلاحظ أن البحارة لا يرتبطون بالمستغل بعقود وكالة ، إذ أنه فى الغالب الأعم من الحالات يجهل البحارة الذين يمارسون عملهم على ظهر سفينته . فعلاقتهم المباشرة تكون مع ربان السفينة الذى يتولى إبرام العقود معهم . وهنا يثور التساؤل عن مدى مسؤليه المستغل أمام الغير عن أعمال البحارة الذين يعملون على ظهر سفينته ؟

بالرجوع إلى نصوص القانون الرومانى [١] نجد أنه قرر عدم مسؤلية المستغل عن أعمال البحارة فى حالة عدم وجود تعبير صريح أو ضمنى منه للبحارة يسمح لهم بالتعاقد مع الأغيار .

وبمفهوم المخالفة فإنه إذا كان هناك تصريح من المستغل للبحاره بالتعاقد مع الأغيار ، فإنه يعد مسؤلا عن أعمال هؤلاء أمامهم ، وذلك إتفاقاً مع المبادئ العامة للمسؤلية المدنية فى القانون الرومانى .

- وإذا كان هذا الحل مقبولاً بالنسبة للالتزامات العقدية ، فهل يطبق نفس الحل بالنسبة للجرائم التى ترتكب من قبل البحارة ؟ ومن ثم يعد المستغل مسؤلا عنها أمام من أرتكبت الجريمة فى حقه ؟

إن نصوص القانون الرومانى [٢] قد صرحت بمسؤلية المستغل عن

---

(1) Loi 1 / 2 - Dig . L. 14 . T. 9.
(2) Loi 1 / 2 - Dig . L. 14 . T. 9 .

كل الجرائم التى ترتكب من قبل طاقم السفينة بما فيها البحارة ، وبصفه خاصة السرقات التى تحدث منهم على ظهر السفينة . إذ يستطيع مالك الأشياء المسروقة أن يرجع على مستغل السفينة بدعوى السرقة بصرف النظر على البحث فيما إذا كان شريكاً فى هذه الجريمة من عدمه [١]. بالإضافة إلى حقه فى إستخدام الدعاوى الأخرى التى تتضمنها منشورات الحكام الرومانيين .

وإذا كان القانون الرومانى قد أقر بمسئولية المستغل عن الجرائم التى ترتكب من قبل طاقمه وبصفة خاصة جرائم السرقة . فهل يعنى ذلك أن الجانى يفلت بجريمته دون أن يكون للمستغل أو الربان حق الرجوع عليه بقيمة الأشياء المسروقة أو إستردادها اذا كانت فى حوزته ؟

للمستغل أو الربان حق إستخدام دعوى السرقة ضد مرتكب الجريمة بشرط أن يكون هناك عقد عهده يربط بين المستغل أو الربان والشاحن . إذ أن إتفاق العهدة هو الذى يلزم الناقل بحراسة الأشياء التى فى عهدته، ومن ثم يقررمسؤليته عن سرقتها .

ولهذا نجد أن القانون الرومانى قد زود الناقل بالوسائل اللازمة لحمايته من السرقة . فأقر بحقه فى إستخدام دعوى السرقة التى تمكنه من استرداد الأشياء المسروقة أو إسترداد المبلغ الذى قام بدفعه إلى مالك

(1) Loi 1 - Dig . L. 47 . T.5.

الأشيـــاء المسروقـــة فللمستغـــل حق إستخدام دعوى استرداد الأشيـــاء المسروقة « l'actio rei vindicatio » لاسترجاع المال المسروق . كما يحق له أن يستخدم دعوى التعويض عن المـــال المسروق « condictio ex causa furtiver » [١] .

– وإستثناءاً من المبادئ السابقة يجوز للمستغل أن يتخلى عن البحار الذى يرتكب جريمة السرقة إذا كان عبداً له وذلك إذا رفض دفع القيمة المحكوم بها عليه [٢] شريطة أن لا يكون المستغل شريكاً فى الجريمة . فإذا كان هناك مساهمة من قبل المستغل أو الربان فى الجريمة سواء تمثلت هذه المساهمة فى إبداء المشورة للعبد أو علمه بإرتكابه للجريمة وعدم منعه له ، فإنه لا يتمتع بخاصية التخلى عن العبد ليفلت من الجريمة ، وإنما يستطيع المجنى عليه أن يرجع عليه إما بدعوى السرقة إستناداً إلى مسؤليـــة المستغـــل الخاصة ، وإما بالدعوى الشريـــة « l'acition noxale » وذلك تأسيساً على الإلتزام المستحق من قبل العبد [٣] .

---

(١) لمزيد من التفاصيل حول جريمة السرقة فى القانون الرومانى – د/ عمر ممدوح مصطفى – القانون الرومانى – دار المعارف ١٩٦٥ / ١٩٩٦ ، الطبعة الخامسة – ص ٤٢٩ ومابعدها .

(٢) مدونة جستنيان – الكتاب الرابع – مقدمه الباب الثامن ، حيث تضمن جنايات العبيد كالسرقة والغضب – راجع / عبد العزيز فهمى ، المرجع السابق ، ص ٢٩٠ .

(٣) Loi 1 / 2 - Dig _ L. 9 - T.4.

أما إذا كان العبد مرتكب الجريمة مملوك لسيد آخر ، وتم تأجيره لمستغل السفينة ، فإنه يسأل عن جريمته مثله فى ذلك مثل مسؤليته عن جريمة البحار الحر [١] .

٢- مسؤلية المستغل عن أعمال المسافرين :

بالرجوع إلى نصوص القانون الرومانى [٢] نجد أنه قد وضع تعريف يشمل الأشخاص الذين يسأل عن أفعالهم المستغل ، وهـــذا التعريـــف لا يحتوى فى ثناياه طبقة المسافرين ، ومن ثم لا يسأل عن أعمالهم أو عن الجرائم التى ترتكب من قبلهم . فمسؤليته عن طاقم السفينة تستند إلى العلاقة القانونية التى تربط بينه وبينهم سواء كانت هذه العلاقة تأخذ شكل الإجارة أو الوكالة ، فهو يسأل فى هذه الحالة عن إختياره .

وعلى العكس من ذلك لا توجد علاقة قانونية تربط بين المستغل والمسافرين ، إذ لا يمكن إعتبار المسافر بمثابة أجير لدى المستغل أو وكيلا عنه ولو للحظة واحدة . ولهذا لا يقر القانون الرومانى بمسؤليته عنهم .

---

(١) Loi 1 / 5 - Dig - L. 47 - T.5.

(٢) Loi 10 / 1 - 7 - Dig - L. 9 - T.1.

المبحث الثالث

مسؤلية المستغل فى حالة التصادم ورمى البضاعة

١- حالة التصادم :

عرف الفقهاء الرومان التصادم « **بأنه إصطدام سفينة بأخرى** » وقد أخذ بهذا التعريف قانون التجارة الفرنسى .

وقد أشــار القانون الرومانى [١] إلى نوعين من التصادم فقط هما : -

الأول : - التصادم نتيجة لخطأ إحدى السفينتين .

الثانى :- التصادم نيتجة لقوة قاهرة .

وإذا كان التصادم نتيجة لخطأ إحدى السفينتين ، فإن مستغل السفينة المخطئة هو الذى يسأل عن ذلك ، ومن ثم يتحمل الخسارة الناتجة عن هذا التصادم . أما إذا كان التصادم نتيجة لقوة قاهرة فإن كل سفينة تتحمل ما أصابها من ضرر ، إذ لا يغزى أى خطأ من جانب إحدى السفينتين .

ولكن السؤال الذى يثور فى هذا الصدد هو كيفية حصول مالك السفينة المصدومة على حقه فى تعويض الخسارة التى لحقت به نتيجة لهذا التصادم ؟

---

(١) Loi 29 / 2 - 3 - 4 - Dig - L. 9 . T. 2.

وفى هذا المقام نجد أن القانون الرومانى قد أباح لمالك السفينة المصدومة أن يستخدم دعوى قانون إكيوليا « la loi Aquilia » للحصول على حقه فى التعويض ، وذلك وفقاً للحالة الثالثة الذى نص عليها هذا القانون ، وهى حالة الاضرار بالغير ، طالما توافرت الشروط الذى يتطلبها هذا القانون لتطبيقه (١) .

والتعويض الذى يحصل عليه المضرور وفقاً لهذا القانون لا يقرر فقط للقيمة التجارية للأشياء التالفة « la valeur venale » ، وإنما يتم التعويض عن كل الخسارة وفقاً لقيمة الشيئ التالف خلال الثلاثين يوماً السابقة على إرتكاب الخطأ .

ولكن لا يملك المضرور أن يطالب بتعويض عن الضرر الأولى الذى لحقه من جراء ذلك ، إذ أنه لا يملك إلا المطالبة بالتعويض عن الخسارة الثابتة ، يضاف إليها مقدار الفائدة التى كانت ستعود على المضرور إذا لم يحدث الخطأ (٢) .

---

(١) هذا القانون قد وضع لمعالجة ثلاث حالات هما : ١ - حالة قتل أحد العبيد للحيوانات ذات الأربع ، ٢ - حالة الدائن الثانوى الذى يتنازل للمدين عن الدين بطريق الغش أضراراً بحقوق الدائن الثانوى الذى يدخله الدائن الأصلى فى العقد لقبض الدين ، ٣ - وهى أكثر عمومية وتشمل كل حالات الإضرار بالغير بخلاف الحالات السابقه . ولكى يطبق هذا القانون لابد من توافر هذه الشروط : ١ - يجب أن يكون هناك ضرر ، ٢ - أن يكون هذا الضرر قد وقع بدون وجه حق ، ٣ - يجب أن يكون الضرر قد وقع بفعل إيجابى وليس مجرد امتناع ، ٤ - يجب أن يحدث الضرر من فعل مادى صادر من الفاعل وأن يقع مباشرة على مال الغير ، ٥ - يشترط أن يكون الضرر قد نتج بطريقة مباشرة من الفعل الضار .

(٢) Loi . 33 . pr. Dig - L. 9 .T. 2.

(٢) حالة رمى البضاعة :

ويقصد بذلك مدى مساهمة المستغل فى دعوي التعويض عن الخســارة التى حدثت لمالك البضاعة التي تم إلقاءها فى البحر أثناء السفر .

ورمى البضاعة لدى فقهاء الرومان يعد من فعل الربان إستناداً إلى سلطته التنظيمية ، وحقه فى قيادة السفينة . فحقه فى القيادة يعطيه كل السلطات التى تمكنه من تنفيذ مهمته بأمان ، فإذا كانت الحمولة ستضع السفينة فى حالة خطرة نتيجة لثقل وزنها أو نتيجة لوجود عائق يمنعها من مواصله سيرها بكامل حمولتها فإنه يستطيع أن يضحى بجزء من البضاعة لتفادى هذا الخطر ، وفى ذات الوقت لتحقيق المصلحة المشتركة لمالك السفينة والشاحنين .

وقد أستعان الرومانيين فى هذا المضمار بمجموعة رووس ، والتى تقضى بمساهمة أصحاب البضاعة التى تم إنقاذها ، وأيضاًمالك السفينة فى تعويض مالك البضاعة المقذوفة فى البحر ، وذلك إستناداً إلى أن هناك شركة بينهم على تحمل هذه الخسارة التى تحدث من الرمى[١] .

ولكن هيفلان [٢] يقول « أن فكرة الشركة أو المشاركة فى الخطر تعتبر غريبة عن القانون الرومانى إذا أن هذه القاعدة تثير العديد من

(١) أنظر هيفلان - تاريخ القانون التجارى الرومانى - سنة ١٩٢٩ - سيسرى - ص ١٨٥ ومابعدها .

(٢) أنظر هيفلان - تاريخ القانون التجارى والرومانى - ص ١٨٥ .

المشاكل التى لم يستطيع المؤرخون الإجابة عليها . فهل يتعلق الأمر بشركة إتفاقية أم شركة قانونية ؟ وما هى القواعد التى كانت تحكم هذه الشركة ؟ « وأكثر من ذلك إذا كان الرومان قد أسسوا المشاركة فى رمى البضاعة على فكرة الشركة فكان من البديهى أن يخضعوا المشاركة لقواعد الشركة ، إلا أنهم إستخدموا نظام مختلف كل الإختلاف . فقد كان على أصحاب البضائع التى ألقيت فى البحر رفع دعـــوى الإيجار « l'action conducti »[١] وقد إنتقل هذا الحكم من القانون الرومانى إلى مختلف التشريعات البحرية الحديثة ، ومنها قانون التجارة البحرية المصرى[٢].

ويثور فى هذا المضمار سؤالاً علي جانب كبير من الأهمية يتعلق بمصدر التزام مالك السفينة بالمساهمة فى الخسارة التى حدثت نتيجة الرمى ؟

ففى القانون الرومانى يوجد أربع مصادر للالتزام ، العقد ، وشبه العقد، والجريمة ، وشبه الجريمة[٣] فإلى أى مصدر ينتمى . التزام مستغل السفينة فى هذه الحالة ؟

---

(١) أنظر هيفلان - تاريخ القانون التجارى الرومانى - ص ١٨٧ .

(٢) د/ شفيق شحاته - نظرية الإلتزامات فى القانون الرومانى - سنة ١٩٦٣ - مكتبة سيد عبد الله وهبه - ص ٢٧٠ .

(٣) عبد العزيز فهمى - مدونة جستنيان - الكتاب الثالث - الباب الثالث عشر - الفرقة الثانية- ص ٢٠٣

وبوضوح نجد أن التزام المستغل فى هذه الحالة لا يندرج تحت المصادر العقديه للالتزام نظراً لأن الالتزام العقدى ينشأ من توافق إرادتين سواء كان هذا الإلتزام وليد الشئ أو التزاماً قولياً أو خطياً أو رضائياً .

بالإضافة إلى أن رمى البضاعة من قبل الربان يظهر فيه الجانب التحكمى من قبله ، إذ هو الذى يقدر عملية الرمى من عدمه بصرف النظر عن رأى أصحاب البضاعة وذلك وفقاً للمصلحة العليا للتجارة البحرية والمتمثلة فى المصلحة المشتركة للمستغل والشاحنين [١] .

- كما أن مصدر إلتزام المستغل فى هذه الحالة لا يمكن أن يكون الجريمة ، إذ أن قصد الضرر فى هذه الحالة يعد غير متوافراً ، بل أن القيام بعملية الرمى من قبل الربان يكون بهدف تحقيق المصلحة المشتركة للمستغل والشاحنين .

كما أن مصدر التزامه لا يندرج تحت شبه الجريمة ، إذ أن المشرع الرومانى قد أورد الوقائع التى تعد شبه جرائم فى مدونة جستنيان على سبيل الحصر ، ومن ثم لا يمكن أن نقيس عليها أو تدخل إليها حالات جديدة .

بالإضافة إلى ذلك فإن شبه الجريمة يجب أن يتوافر فيها أيضاً الضرر حتى ولو كان ناتجاً عن إهمال أو تقصير وهو ما لا يتوافر فى

---

(١) جوزيف باريير - المرجع السابق - ص ١٥٨ ومابعدها .

حالة رمى البضاعة بقصد المصلحة المشتركة [١] .

ولذلك يعد التزام المستغل بالمساهمة فى التعويض عن البضاعة التى تم إلقاءها فى البحر، التزاماً شبه عقدى [٢] ، إذ أن نزع ملكية البضاعة الملقاة فى البحر يعد ذا سبب مشروع فى هذه الحالة للمصلحة المشتركه وذلك نظراً للظرف المفاجئ الذى حاق بالسفينة ، ولم يجد منه الربان مخرجاً إلا بقذف جزء من الحمولة . فهنا لا يوجد تطابق للإرادة بحيث يمكن القول بأنه يعد من قبيل الإلتزامات العقديه وإنما يعد من قبيل الإلتزامات شبه العقدية وذلك قياسا على الحالات التى وردت فى القانون الرومانى تحت مسمى الإلتزامات الناتجة عن شبه العقد مثل مسئولية الأوصياء ، والشركاء على الشيوع ، والشركاء فى الميراث ، ومسئولية الوارث عن تنفيذ وصايا مورثه ، فكل هذه الإلتزامات قد أدخلها المشرع الرومانى فى باب الإلتزامات شبه العقدية رغم عدم وجود تطابق للإرادة . فهذه الإلتزامات قد وردت فى القانون الرومانى على سبيل المثال مما يمكن معه القياس عليها [٣] .

---

(١) لمزيد من التفاصيل حول الالتزامات الناتجة عن شبه الجرائم أنظر ترجمة / عبد الغنى فهمى لمدونة جستنيان الكتاب الرابع - الباب الخامس - ص ٢٦٤ .

(٢) جوزيف باربيير - المرجع السابق ، ص ١٦٠ ومابعدها .

(٣) جوزيف باربيير - المرجع السابق - ص ١٦١ ومابعدها .

ويستند هذا الرأى إلى الآتى : -

١- إن الالتزام بالمساهمة فى الخسارة البحرية الناتجة عن رمى البضاعة تشكل علاقة شبه عقدية ، فى القانون الرومانى وذلك قياسا على الفضالة والوصاية والقوامه .

٢- إن الإلتزام بالمساهمة يشكل فى القانون الرومانى التزاما مشروطاً بسلامة السفينة وباقى الشحنة فإذا حدث الرمى ومع ذلك تحطمت السفينة ، فإن المستغل والشاحنين الذين أنقذت بضاعتهم لا يلتزمون برد قيمة البضاعة المقذوفة لمالكها . إذ فى هذه الفرضية لا تؤدى البضاعة المقذوفة أى خدمه سواء للسفينة أو الشحنة ، ومن ثم لم يتحقق الشرط الذى يؤدى إلى الإلتزام بدفع التعويض .

٣- لكى يؤدى الرمى إلى مساهمة المستغل فى قيمة البضاعة المقذوفة لابد من توافر خمسة شروط :-

الشرط الأول: أن يكون هناك خطر مشترك يهدد السفينة والحمولة بكاملها . ومن ثم فإن الخطر الذى يهدد الشحنة فقط مثل حدوث تلف للبضاعة بسبب عيب خاص بها ، وإضطر البربان إلى التخلص من هذه البضاعة إنقاذاً لباقى الشحنة ، لا يؤدى إلى تطبيق مبدأ المساهمة [٢] .

---

(١) Loi 1 - Dig - L. 14. T. 2 - Loi 2 / 1 - Dig - L. 14 - T . 2 .

(٢) Loi . 6 - Dig - L. 14 . T . 2

ومن ناحية أخرى إذا حدث عطل مفاجئ للسفينة فقط ، فإنه لا يمكن القول بوجود خطر يهدد البضاعة ومن ثم يفتح المجال للمساهمة فى قيمة البضاعة المقذوفة . ومن أملثة ذلك حالة نزع شراع السفينة نتيجة لشدة الرياح فإن هذا لايفتح باب المساهمة من قبل أصحاب البضاعة فى إصلاح السفينة . وذلك قياسا على الشخص الذى يسند إلى حداد عملاً معيناً لتنفيذه . فهذا الحداد لا يكون قد نفذ إلتزامه إلا إذا كان قد قام بالحدادة المطلوبة . فإذا تحطم الشئ المراد صناعته أثناء صنعه فإنه يدخل فى نطاق الأخطار المهنية .

وعلى ذلك إذا كان الرمى ضرورى فقط للحفاظ على السفينة ، فإن مستغل السفينة وحده هو الذى يتحمل الخسارة دون أن تساهم الشحنة التى تم إنقاذها معه فى ذلك .

- أما إذا كان العطل المفاجئ حدث نتيجة لحالة رعب أو هلع حدث بالسفينة أو نتيجة لخطأ من قبل أصحاب البضاعة ، فإن مستغل السفينة يعوض عن الخساره التى حدثت للسفينة من قبل أصحاب البضاعة وذلك بطريق المساهمة .

وهناك العديد من الأمثلة التى وردت بموسوعه جستنيان توضح لأهمية توافر هذا الشرط . منها :

١- نص القانون السادس ، من الباب الثانى - الكتاب الرابع عشر - إذ يشير هذا النص إلى سفينة .توقفت فى أحد الموانى «HIPPONE »[١] بسبب حدوث عاصفة أدت إلى تقويص ساري

---

(١) Loi 4 . Dig - L. 14 . T. 2 .

السفينة وظل هذا التوقف إلى أن تم إصلاح السفينة ، ثم واصلت السفر إلى ميناء الوصول بالشحنه سليمة . فهنا يرى الفقهاء الرومان ومنهم « JULIEN » أن أصحاب البضاعة لا يساهمون مع مستغل السفينة فى تكلفة الإصلاحات التى جرت بالسفينة إستناد إلى أن هذه الإصلاحات ، ليست من أجل المصلحة المشتركة ، ولا من أجل الحمولة ، وإنما من أجل مواصلة السفينة لرحلتها وتنفيذ التزام المستغل بنقل البضاعة إلى المكان المبتغى .

كما أنه فى هذه الفرضية لم تهدد العاصفة هيكل السفينة أو الشحنة ، وهذا ما يؤدى إلى تماثل هذه الفرضيه مع فرضية الحداد الذى يقوم بتقويض الشئ المكلف بصناعته أثناء العمل . فالسفينة ليست إلا اداه ، وأن مالكها يجب أن يتحمل الحوادث المرتبطة بنوع عمله .

- وعلى العكس من ذلك إذا أدت العاصفة إلى تلف فى هيكل السفينة مما يؤدى إلى تسرب المياه داخل السفينة مما يؤدي إلى إغراقها ، فإن هذا يشكل خطراً مشتركاً يسمح برمى البضاعة ، وهذا ما يؤدى إلى تطبيق مبدأ المساهمة فى قيمة البضاعة المقذوفة وفى إصلاحات السفينة .

٢- نص القانون الرابع من الباب الثانى - الكتاب الرابع عشر[١] يعرض لنا مثالاً عملياً لسفينة لا تستطيع الدخول فى نهر

(١) Loi . 2/2 - Dig . - L.14. T.2.

صغير ، أو لا تستطيع الدخول فى ميناء الوصول مع شحنتها نتيجة لإنخفاض منسوب المياه عن الحد المسموح به للملاحة ، مما إضطر السفينة إلى نقل جزء من حمولتها إلى قوارب صغيره تستخدم للتحميل والتفريغ .

فإذا هلك القارب الذى نقل إليه جزء من الحمولة بينما نجت السفينة وأصبحت فى آمان ، فإن الفقهاء الرومان قد أقروا بمساهمة أصحاب البضاعة ومستغل السفينة فى قيمة البضاعة التى تلفت فى قارب التفريغ ، وذلك قياسا على حالة الرمى .

- وعلى لعكس من ذلك إذا وصل القارب بالبضاعة التى نقلت إليه إلى مرسى الوصول سليما ، بينما هلكت السفينة بما عليها من بضائع ، فإن الفقهاء الرومان يقرون بعدم تطبيق مبدأ المساهمة فى تعويض الخسارة التى حدثت للسفينة والبضاعة وذلك لعدم تماثل هذه الحالة مع حالة الرمى الذى تفتح مجالاً للمساهمة إذ يشترط الرمى نجاه السفينة من الهلاك وهذا ما لا يتوافر فى هذه الفرضية .

بالإضافة إلى ذلك فإنه فى اللحظة التى هلكت فيها السفينة تنقطع كل علاقة بين البضاعة التى تم نقلها إلى القارب وبين باقى الحمولة التى تم الإحتفاظ بها على ظهر السفينة . ومن ثم لايوجد خطر مشترك يفتح المجال لتطبيق مبدأ المساهمة فى الخسارة .

الشرط الثانى : - أن يكون الخطر وشيك الوقوع ويهدد بهلاك السفينة والبضاعة . فإذا كان الخطر وهمياً فلا مكان للمساهمة .

فالقانون ٢/٢ من الباب الثانى - الكتاب الرابع عشر [١]، يشير إلى أن هذا الخطر يكون فى الغالب عبارة عن عاصفة . ولكن أيا كان الخطر الذى يهدد السفينة وحمولتها ، فإن قواعد الرمى تؤدى إلى تطبيق مبدأ المساهمة فى الخسارة المشتركة . فإذا ما قذفت البضاعة نتيجة لهلع البحارة فإن هذا يؤدى إلى تطبيق مبدأ المساهمة فى الخسارة التى تنتج عن الرمى فى هذه الحالة . إذ يحتفظ مالك البضاعة المقذوفة بحقه فى الرجوع بالقيمة الكلية لبضاعته على كل من الربان ومجهز السفينة .

الشرط الثالث : - يجب أن يكون الرمى إراديا :

وهذا الشرط يعد على جانب كبير من الأهمية ، إذ أنه هو الذى يميز بين الرمى الذى يحدث لتحقيق المصلحة المشتركة وبين الرمى الذى يحدث للمصلحة الخاصة أو الذى يحدث بدون إرادة . فإذا ما حدث أن نزع البحر عتاد السفينة أثناء حدوث عاصفة ما ، فلا يوجد مكان هنا للقول بحدوث تضحية إرادية للمصلحة المشتركة ، وإنما توجد خسارة خاصه بالسفينة فقط لا تفتح المجال لتعويض مستغل السفينة بطريق المساهمة . وأيضاً إذا نزع البحر جزء من البضاعة المرصوصة على ظهر السفينة ، فإنه لا يوجد إلا تضحية خاصة بأصحاب البضاعة يتحملها ملاك البضاعة التى نزعها البحر بدون أن يكون هناك مجالاً للمساهمة من قبل مستغل السفينة أو أصحاب البضاعة التى ظلت على ظهر السفينة . إذ أن هذه التضحية تعد من الأخطار العادية للملاحة البحرية .

---

(١) Loi. 8 - Dig - L. 14. T.2.

الشرط الرابع :- ضرورة حدوث خسارة لأحد الشاحنين ، أو لبعضهم .

فإذا لم يحدث خسارة لأى من الشاحنين ، فلا مجال لتطبيق مبدأ المساهمة فى الخسارة البحرية .

فهذا المبدأ وضع لحماية مالك البضاعة الذى يضحى ببضاعته من أجل مصلحة السفينة وباقى الشاحنين .

فهذا المالك يعد بمثابة المسافر الذى يقع من مستلزماته التى يصحبها معه فى السفر جزء منها فى البحر . فمثلما أقر القانون الرومانى للمسافر بحقه فى المطالبة بهذه الأشياء من الشخص الذى إلتقطتها من الماء (١) . فإنه يقر لمالك البضاعة المقذوفة بحقه فى الرجوع على مستغل السفينة والشاحنين الآخرين بقيمة هذه البضاعة .

ولكن ما هو الحل إذا تم إنقاذ هذه البضاعة من قبل أحد الغطاسين ؟

فى مثل هذه الحالة يفرق القانون الرومانى (٢) بين حالتين :

الأولى : إذا إكتشف مالك البضاعة المقذوفة أن بضاعته تم إنقاذها ، وبحالة سليمة وذلك قبل أن يطالب بقيمتها بطريق المساهمة فإنه لا يكون له حق الرجوع على المستغل أو الشاحنين الآخرين بقيمة بضاعته .

(١) Loi 7 / 2 - Dig - L. 14 . T. 2 .

(٢) Loi 4/1 - Dig - L. 14 . T. 2 .

الثانية : إذا لم يكتشف بضاعته إلا بعد أن رجع على المستغل والشاحنين الآخرين بطريق المساهمة ، فإنه يجب عليه فى هذه الحالة أن يرد ما أستحقه بدون وجه حق.

الشرط الخامس : أن يكون الهدف من الرمى الحفاظ على السفينة والحمولة .

فالحفاظ على السفينة والحمولة هو الذى يفتح باب المساهمة فى الخسارة المشتركة . وقد ورد النص على هذا الشرط فى المادة ٤٢٣ من قانون التجارة الفرنسى

وفى هذا الصدد تثور فرضية جديدة ورد النص عليها فى الفقرة الأولى من القانون الرابع - الباب الثانى الكتاب الرابع عشر من الموسوعة [١]. وهذه الفرضية تتعلق بسفينة تم إلقاء جزء من حمولتها لتفادى عاصفه ، وبعد حدوث الرمى غرقت السفينة بالبضاعة المحتفظ بها ، ولكن إستطاع الشاحنين إنقاذ بضائعهم بإستخدام غطاسين . فهل يحق لصاحب البضاعة المقذوفة أن يرجع على هؤلاء الشاحنين بقيمة بضاعته التى تم قذفها ؟

تبنى الفقه الرومانى حلاً يتمثل فى حق صاحب البضاعة المقذوفة فى الرجوع على الشاحنين الآخرين بطريق المساهمة فى مثل هذه الحالة

---

(١) Loi 4/1 - Dig - L. 14 . T. 2 .

إستناداً إلى أن هذا الرمى قد حدث فى نطاق المصلحة المشتركة للمستغل والشاحنين الآخرين ، وأن غرق السفينة وباقى الشحنة قد حدث فى وقت لاحق للرمى .

وبمفهوم عكسى إذا كان الرمى قد حدث فى نطاق المصلحة المشتركة ، بينما لم يستطيع الشاحنين الآخرين إلا إنقاذ جزء فقط من بضائعهم ، فإنهم لا يملكون الحق فى الرجوع على صاحب البضاعة المقذوفة بالتعويض عن بضاعتهم التى فقدت . إذ أن الفقد لم يكن من أجل مصلحة مالك البضاعة المقذوفة بالإضافة إلى ذلك فإن الرمى كان سابقاً على فقد البضاعة ، ومن ثم لا مجال للقول بمساهمة مالك البضاعة المقذوفة فى قيمة البضاعة المفقودة .

- وإذا نظرنا إلى القانون البحرى المصرى نجد أنه قد تعرض لرمى البضاعة فى باب الحوادث البحرية تحت عنوان الخسارات المشتركة ، من خلال المادة ٣١٩ منه ، مؤسساً الاشتراك فى تحمل هذه الخسارة على فكرة إتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين والتى ترادف فكرة المصلحة المشتركة التي إستند إليها القانون الرومانى فى تأسيس فكرة المساهمة فى الخسارة .

كما نجد تطابقاً واضحاً بين شروط الرمى فى القانون الرومانى وشروط الخسارة المشتركة فى القانون البحرى المصرى . إذ يستوجب القانون المصرى ضرورة توافر ثلاث شروط للقول بوجود خسارة مشتركة هى :

١ - حصول تضيحة إختيارية من الربان .

٢ - أن تكـون التضحيـة الإختيـارية لدرء خطر يهدد الرسالة البحرية .

٣ - أن تكون التضحية الإختيارية لأجل السلامة العامة .

- وقد فـرق القـانون البحـرى المصـرى أيضـاً فى المادة ٣٢٠ بين الخسارة الخاصة ، والخسارة المشتركة أو العامة . وأقر بتحمل من تصيبه الخسارة الخاصة لخسارته . فيتحمل المجهز الخسارة التى لحقت بسفينته أو أنفقت فى سبيلها ، كما يتحمل الشاحن الخسارة التى لحقت ببضاعته أو أنفقت بسببها ما لم يكن المجهز مسؤلاً عنها . أما الخسارة المشتركة وهى الأضرار التى تحدث إختياراً فى حالة الخطر وكذلك المصاريف التى تنفق عن قصد فى مثل هذه الأحوال من أجل السلامة العامة ، يشترك فى تحملها المجهز والشاحن بطريقة المساهمة

المبحث الرابع

دعوى التجارة البحرية

هذه الدعوى تمنح للأغيار اللذين تعاقدوا مع الربان ، ولا سيما إذا كان خاضعاً لسلطة غيره أو كان عبداً . إذ فى مثل هذه الحالات لا يملك الأغيار حق الرجوع على هؤلاء اللذين لا يتمتعون بالشخصية القانونية فى القانون الرومانى .

وبمقتضى هذه الدعوى يملك الأغيار حق الرجوع على مستغل السفينة الذى يوكل عبداً أو يوكل إبنه فى إدارة السفينة باعتباره ملتزماً بكافة التعاقدات الذي يبرمها هذا الربان طالما كانت داخلة فى إطار سلطاته .

وقد إستند البريتور فى تقديره لهذه الدعوى إلى اعتبارات العدالة. فقد رأى البريتور أنه ليس من العدالة أن يترك هؤلاء الأغيار اللذين تعاقدوا مع الربان ضحايا لعجزه أو قصوره أو سوء نيته أو إفلاسه . فقد أكد البريتور بأنه رغم غياب العقد الذى يربط بين المستغل والأغيار ، فإن المستغل يعتبر المستفيد الرئيسى من التعاقدات التى برمها الربان مع الأغيار . ومن ثم فإنه يكون مسؤلا عن الإلتزامات التى تنتجها هذه العقود .

بالاضافة إلى ذلك فإن الأغيار غالباً مالا يكون لهم صلة بالربان أو ظروفه ، ويتعاقدون معه إستناداً إلى ثقتهم فى مستغل السفينة . ومن ثم يكون من العدالة تقرير مسؤلية المستغل عن تصرفات الربان .

- وإذا كان البريتور الرومانى قد منح هذه الدعوى للأغيار للرجوع بمقتضاها على المستغل فإنه قد وضع لها شروطاً معينة يجب توافرها . هذه الشروط هى :

١- أن يكون قد تم إختيار الربان من قبل المستغل شخصياً أو من قبل الشخص الذى كلفه المستغل للقيام بهذا الأختيار.

فاختيار المستغل للربان يجعله مؤهل قانوناً لإدارة السفينة بصرف النظر عما إذا كان حراً أم عبداً له أو لشخص آخر . وسواء كان المستغل قد إختار ربان واحد فقط أم مجموعة من الربابنة يتولون إدارة السفينة معا أو يتولى كل واحد منهم القيام بمهمة محدده [(١)] .

ويمكن للربان أن يحل محله شخص آخر فى إدارة السفينة حتى ولو كان المستغل قد حرمه من ذلك بشرط فى العقد المبرم بينهما ، وذلك إذا إقتضت منه ظروف الملاحة البحرية ذلك [(٢)] . وهذا ما يعد على خلاف ما يحدث بصدد دعوى التجارة البرية «Actio instiloria» إذ لايجوز للمعهود إليه بتجارة برية أن يحل محله أحد الأغيار بدون موافقة الأصيل . والعلة فى هذا الخلاف ترجع إلى أن المعهود إليه بتجارة برية يمكنه الرجوع للأصيل دائماً للحصول على موافقته بعكس الربان .

---

(١) Loi 1 / 4 - Dig . L. 14 . T. 1 .

(٢) Loi 1 / 5 - Dig . L. 14 . T. 1 .

وفى هذه الحالة يسأل المستغل عن تصرفات الشخص الذى حل محل الربان فى إدارة السفينة

٢- يجب أن يكون تعاقد الأغيار قد تم مباشرة وبصفة شخصية مع الربان .

ونتيجة لهذا فإنه يجب على الأغيار أن يتجنبوا التعاقد مع البحارة المتواجدين على ظهر السفينة . إذ لو حدث وتعاقد هؤلاء مع أحد البحارة فإنهم لا يملكون الرجوع على المستغل بهذه الدعوى إلا إذا كان هذا البحار قد وكله الربان فى إدارة السفينة نتيجة لظروف إقتضتها الملاحة البحرية سواء علم المستغل بهذه الوكالة أو لم يعلم [١].

٣- يجب أن يتصرف الربان فى حدود وكالته أو فى حدود المصلحة التى تقتضيها المهمة المـوكل للقيام بها .

فإذا كانت مصلحة السفينة تقتضى منه القيام بشراء بعض المؤن اللازمة للرحلة أو بإجراء بعض الإصلاحات بها أو إبرام بعض القروض اللازمة لها ، فإن الربان يستطيع القيام بذلك تحت مسؤلية المستغل .

أما إذا قام الربان بشراء البضائع للتجارة ، أو قام بالمضاربات التجارية، فإن هذه الأعمال تخرج عن حدود وكالته ، ومن ثم لا يسأل عنها المستغل . فعلى سبيل المثال إذا وكل المستغل إثنين من الربانية

---

(١) Loi 1 / 2 - Dig - L. 14 - T . 1 .

لإدارة سفينته بشرط أن لا يتصرف أى منهما منفرداً ، ثم قام أحدهما بالتصرف منفرداً مما رتب إلتزاماً من جراء هذا التصرف . فإن الدائن بهذا الإلتزام لا يملك حق إستخدام دعوى التجارة البحرية ضد المستغل [1].

٤ - يجب أن يعلم من تعاقد مع الربان بالغاية من هذا التعاقد

ولذلك فإنه يجب على الأغيار اللذين يبرمون قروضاً مع الربان أن يتأكدوا من أن هذه القروض ترتبط باحتياجات السفينة وبالتجارة البحرية .

ولكن لما كان هذا الأمر ليس من السهولة بمكان فيما يتعلق بالتجارة البحرية ، إذ قد لا يكون فى إستطاعة الأغيار العلم بهدف الالتزام ، والتأكد من مدى صحة الاستخدام الذى ينتج عن هذا الالتزام فقد منحهم البريتور الرومانى حق استخدام هذه الدعوى ضد المستغل حتى ولو لم يتمكن من تعاقد مع الربان من العلم بالغاية من التعاقد .

آثار دعوى التجارة البحرية :-

لا تختلف آثار دعوى التجارة البحرية عن آثار الدعوى التى تتولد مباشرة من العقد المبرم بين الغير والربان .

---

(١) Loi 1 / 14 - Dig - L. 14 - T 1

كل ما فى الأمر أن هذه الدعوى تمنح للأغيار الرجوع بمقتضاها على المستغل فى الحالات التى لا يملك فيها هؤلاء دعاوى أخرى يمكن الرجوع بها على المستغل . فهى تلعب نفس الدور الذى تؤديه الدعوى الناتجة عن العقد وترتب نفس آثارها .

وإذا كان استخدام هذه الدعوى يبدوا سهلاً فى حالة إستغلال السفينة من قبل شخص واحد فإن الأمر يحتاج إلى بيان إذا ما كان هناك أكثر من مستغل لنفس السفينة س.

وفى هذا المضمار أقر أولبيان بوجود تضامن بين هؤلاء المستغلين بحيث إذا ما رفعت الدعوى ضد أحدهما فإن جميع المستغلين يسألون عن آثار هذه الدعوى بصرف النظر عن مدى ما يملكه كل مستغل من هؤلاء وبدون البحث عما إذا كان هناك شركة بينهم من عدمه [١]. فإذا كان ربان السفينة عبداً تم إختياره من قبل مستغلى السفينة فإن الدعوى ترفع على أحد المستغلين على إعتبار أن هناك تضامناً فيما بينهم . وبالمخالفة لذلك إذا استخدم الغير هذه الدعوى ضد أحد المستغلين فإنه لا يستطيع إستخدامها أو رفعها ضد المستغلين الآخرين نتيجة لوجود هذا النوع من التضامن فيما بينهم .

---

(١) : Loi 1 / 20 - Dig - L. 14 . T. 1 - Loi 1 / 2 - Dig - L.14 T. 1 - Loi 4 / 1 - 2 - Dig - L. 14 . T. 1 .

وإذا كان البريتور الرومانى قد حدد مدة معينة لاستخدام الدعاوى البريتورية قدّرها بمدة سنة . فإنه قد إستثنى دعوى التجارة البحرية من هذه المدة بحيث يمكن إستخدامها فى أى وقت من قبل الدائن . وإذا كان الشاحن أو الغير يملك حق الرجوع بهذه الدعوى على كل من الربان أو المستغل ، فهل يلتزم الشاحن أو الغير بإستخدام هذه الدعوى ضد كل منهما على حدة ؟ أم يستخدمها ضدهما معاً ؟

بالرجوع إلى نصوص القانون الرومانى [١] نجد أنه قد منح الشاحن أو الغير الحق فى الخيار بالرجوع بهذه الدعوى على الربان أو المستغل بحيث إذا إستخدمها ضد أحدهما لا يملك حق إستخدامها ضد الآخر . كما أنه لا يملك الرجوع بها على المستغل والربان بالتتابع ، بمعنى أنه إذا خسر دعواه التى رفعها على المستغل فإنه لا يملك الرجوع بهذه الدعوى على الربان [٢] .

وإذا كان الشاحن أو الغير يملك الرجوع على المستغل بدعوى التجارة البحرية ، فهل يملك المستغل حق الرجوع بهذه الدعوى على الأغيار اللذين تعاقدوا مع الربان ؟

---

(١) Loi 1 / 17 - Dig - L. 14 T . 1 .

(٢) Loi 1 / 17 - Dig - L. 14 . T. 1

بالرجوع إلى نصوص القانون الرومانى [١] نجد أن البريتور لم يمنح المستغل حق إستخدام هذه الدعوى ضد الأغيار ، مما أدى إلى إختلاف الفقهاء حول حق المستغل فى إستخدام هذه الدعوى .

إذ نجد أن بعض الفقهاء الرومان مثل أولبيان ، وجايوس قد منح هذا الحق للمستغل ، بينما لم يقر البعض الآخر من الفقهاء بحق المستغل فى إستخدام هذه الدعوى ضد الأغيار إلا فى حالة إفلاس الربان .

إذ أن المستغل يستطيع الرجوع على الربان بدعوى الإستئجار أو دعوى الوكالة وذلك وفقاً لطبيعة العقد الذى يربط بينهما وما إذا كان عقد إيجار خدمة أم عقد وكالة ، وذلك إذا كان الربان موسراً [٢] .

---

(١) Loi 1 / 8 - Dig - L. 14 - T. 1 .

(٢) Loi 1 - 2 - Dig - L. 14 . T. 1 - Loi 13 / 25 - Dig - L. 19 . T. 1 .

خاتمة البحث

بعد أن تطرقنا للقانون البحرى الرومانى ، فإنه لا يمكن لنا أن ندعى ، بأن دراسة هذا الموضوع قد أسفرت عن دراسة منهجية ومفصله لهذا القانون . وإنما حاولنا من خلال هذه الدراسة أن نجيب على بعض التساؤلات التى كانت تتعلق بالتجارة البحرية فى روما . فقد رأينا من خلال الدراسة مدى إهتمام روما بالجوانب الحربية ، وعدم الاهتمام بالتجارة البحرية باعتبارها من الأعمال الوضيعة التى يجب أن تترك للعبيد .

ولكن بعد أن تغيرت ظروف المجتمع الرومانى ، وأصبح يتطلع إلى رغد العيش والتمتع بالأرباح التى تحققها التجارة البحرية ، بدأ يتجه المجتمع الرومانى إلى صناعة وتطوير السفن رغبة منه فى تزويد روما باحتياجاتها الاقتصادية ، وتقوية علاقتها مع مختلف الأقاليم الخاضعة لسيطرتها .

وأمام هذا التطور فى مجال التجارة البحرية بدأت تظهر الثغرات فى التشريع الرومانى وذلك فيما يتعلق بالنقل البحرى ، وبدأ المشرع الرومانى فى خلق مجموعة من القواعد التى تناسب الإحتياجات العملية للتجارة البحرية وذلك بالإستعانة بخبرة رجال البحر المهتمين بمجال النقل البحرى .

ولما كانت مجموعة رودس هى التى تنظم العلاقات التجارية البحرية فى حوض البحر الأبيض المتوسط فقد إستعار المشرع الرومانى

منهـا النصوص الرئيسية ، وظلت محتفظة بها بدون تعديل فى تشريعها ، بالإضافة إلى خلق بعض النصوص الأخرى التى تتناسب مع ظروف المجتمع الرومانى [١] .

ومن الناحية الفلسفية ، نجد أن القانون البحرى ، والقانون التجارى لأى أمة من الأمم يختلف عن قوانينها الأخرى . فبينما يتوافق القانون المدنى والجنائى ، والمرافعات مع الأعراف والأخلاق السائده فى كل أمة من الأمم نجد أن القانون البحرى يتميز بعالمية مبادئه وإستقرارها حتى فى وقتنا الحاضر .

والتشريع الرومانى يخضع لهذه الفلسفه مثل غيره من التشريعات، إذ نجد أن قانون الأشخاص قد تغير على مدار التاريخ الرومانى وذلك بتغير أخلاق المجتمع الرومانى . فتشريع الأسرة ، وتشريع العتق من الرق، والتشريع الخاص بأنماط الزواج قد تغير بتغير ظروف المجتمع ، إلى أن تجرد من تطبيقة تماماً فى ظل المدنيات الحديثة .

وقانون المرافعات الرومانى أيضاً قد إختفى تماماً من التشريعات الحديثة وأصبح فى ذمة التاريخ . أما القانون الجنائى الرومانى ، فقد خضع أيضاً للتغيير ، إلى أن إختفت العقوبات التى كان يتضمنها ، ولم يعد يلتفت إليه إلا فى نطاق الإلتزامات فى القانون الرومانى ، والتى يرجع إليها المشرعيين المحدثين للإسترشاد بها عند وضع التشريعات الخاصة بالالتزامات .

---

(١) جوزيف بارببر - المرجع السابق - ص ٢١٦ .

أما قواعد القانون البحرى الرومانى ، فقد إستمرت عبر العصور نظراً لأنها إستجابت للرغبات العالمية . فرغم مرور الزمن ، ورغم التطورات التى حدثت للعالم ، فإن هذه القواعد ظلت مستقرة نظراً لأن الطبيعة والوظيفة التى يؤديها هذا القانون لم تتغير . فقواعد القانون البحرى الرومانى ما زالت هى الركيزة الأساسية للتشريعات البحرية ، وإحتفظت بقيمتها فترة طويلة بإعتبارها كانت تحمى العلاقات البحرية التى تولدها الملاحة البحرية بين الناس .

فمشرعى العصر الحديث ، يكملون ما قام بوضعه المشرع الرومانى وذلك فى مجال القانون البحرى . فالعقود الجديدة مثل عقد التأمين البحرى ظهر إستجابة للمتطلبات الجديدة ، ولكن العقود الرئيسية المستمدة من القانون الرومانى ظلت كما هى فى التشريعات الحديثة مثل التشريع الفرنسى فعقد النقل البحرى « le contrat de trenspost » إستقر كما هو فى التشريع الفرنسى ، وتكمن نقطة الخلاف بين القانون الرومانى والقانون الفرنسى فى طبيعة العقد وما إذا كان عقد إيجار أشياء أم عقد إيجار عادى ، ولم يحسم هذا الخلاف فى التشريع الرومانى أو التشريع الفرنسى . وكل ما أضافه التشريع الفرنسى هنا هو سند الشحن « le connaissement » .

وكذلك العلاقات التى ينشأها هذا العقد بين أطرافه والأغيار ظلت بدون تغير عما كان عليه الحال فى القانون الرومانى . كل ما فى الأمر أن نظرية مسؤلية مستغل السفينة فى القانون الرومانى قد ورد عليها

التعديل من قبل مشرعي العصر الحديث . فقد حدد هؤلاء مسؤلية مستغل السفينة في حدود قيمة السفينة والأجرة (التشريع الفرنسي) أو في حدود مبلغ يتناسب مع أهمية السفينة (في إنجلترا) . وقد أدى هذا التطور إلى خلق ذمة مالية مستقله للسفينة عن الذمة المالية للمستغل ، وإلى خلق ضمانات للغير تختلف عن تلك التي كان يحتويها القانون البحري الروماني .

وكذلك مسؤلية الربان نجد أن القواعد التي تنظمها قد وضعت من قبل المشرع الروماني . ففي حالة التصادم البحري « le cas d'abordage » ، نلاحظ أن قواعد القانون الروماني قد إتصفت بالمنطقية والعدالة التي لم تصل إليها التشريعات الحديثة . إذ أن هذه التشريعات لم تأخذ بالتفرقة المنطقية التي وضعها الفقهاء الرومان فيما يتعلق بحالات التصادم البحري .

وأيضاً الواجبات العامة للربان والتعليمات التي تتعلق بالبوليس البحري ، والقواعد الضريبية نجد أنها قد وضعت من قبل القانون الروماني . وقد نقلتها القوانين الحديثه مع إجراء بعض التعديلات عليها ، ففي موضوع رمي البضاعة « le Jet » ، والمساهمة في الخسارة البحرية نجد أن مبادئ القانون الروماني ما زالت موضع التطبيق . وكل ما طرأ عليها من تعديلات يتعلق بمدى مساهمة المستغل في هذه الخسارة .

ففي القانون الروماني كان يساهم المستغل بالقيمة الكلية

للسفينة ، أما فى التشريعات الحديثة أصبح يساهم بنصف قيمة السفينة والأجرة . والشاحن الذى تم رمى بضاعته يسترد قيمة بضاعته بالإضافة إلى قيمة الربح الذى كان سيعود إليه إذا ما وصلت البضاعة إلى المكان المبتغى ، بينما كان يقتصر الأمر فى القانون الرومانى على إسترداد قيمة البضاعة فقط .

فى نهاية المطاف يمكن القول بأن قواعد القانون البحرى الرومانى ، قد أثرت على كثير من التشريعات الحديثة مثل التشريع الفرنسى وغيره ، نظراً لإتصافها بالحيوية والعالمية ، مما كتب لها الدوام والاستمرار باعتبارها معينا خصباً لمشرعى العصر الحديث يستلهمون منها القواعد التى تناسب التجارة البحرية الحديثة .

تم بحمد الله وتوفيقه

قائمة المراجع

أولاً - باللغة العربية :

١ - د/ شفيق شحاته - نظرية الإلتزامات فى القانون الرومانى - مكتبة سيد عبد الله وهبه - سنه١٩٦٣

٢ - د/ عمر ممدوح مصطفى - القانون الرومانى - دار المعارف سنة ١٩٦٥ .

٣ - عبد العزيز فهمى - مدونه جيستنيان فى الفقه الرومانى - عالم الكتب - بيروت - بدون تاريخ .

٤ - د/ طه عوض غازى - النيابة التعاقدية فى القانون الرومانى والشريعة الإسلامية » - رسالة دكتوراه حقوق عين شمس - سـ ١٩٩١

٥ - د/ محمود سلام زناتى - نظم القانون الرومانى - دار النهضة العربية - سنة ١٩٦٦ .

٦ - د/ مصطفى محمد رجب - القانون البحرى الإسلامى - المكتب العربى الحديث - سنة ١٩٩٠ .

ثانياً : باللغة الفرنسية :

1 - ACCARIAS "Précis de droit romain" , 3è édit , Paris . 1879 .

2 - Cuq "Les institutions juridiques des Romains" - L'Ancien Droit -.Paris . 1891 , 1 vol .

3 - DALLOZ "Pérpertoire méthodique de législation , de doctrine et de jurisprudence et supplément au Répertoire " . droit maritine .

4 - Duruy "Histoire des Romains" . Paris , Hachette , 1879 - 1885 , 7 vil (T.II etV) .

5 - IHERING "Esprit du droit romain, traduct , Meulancere - Paris , 1877 - 4 Vol .

6 - Lyon - CAEN et RENAULT "Traité de droit commercial " vol - Paris 1889 (T.5.) .

7 - MONTESQUIEU "Esprit des lois , édition Garnier . 1 vol .

8 - PARDESSUS "Collection des lois Martims antérieures au 18 siècle " . 1828 . 6 vol . T.1.

9 - DE SEZE "Responsabilité des propriétaires de Navires" - Paris . 1883 . 1 vol .

10 - JOSEPH . BARRERE "Droit Maritime Romaine " . Thèse . BORODEAUX . 1896 .

11 - PAUL . HUVELIN " Droit commercial Romain" . SIREY . 1929 .

12 - J. ROUGE " Organisation du commerce maritime en

méditerrannée sous l'empire Romaine " .
1960 .

13 - GASTON MAY " Eléments de droit romain ". Paris
1889 . 2 vol .

الفهــــرس

الموضــــــــــوع	رقم الصفحة

الموضـــــــوع	رقم الصفحة

رقم الايداع / ١٥٤١٦/٢٠٠٠

الترقيم الدولى .I.S.B.N

977 - 17 - 0024 - 3

مطابع جامعة المنوفية